The Islamic University of Gaza
Deanship of Graduate Studies
Engineering Faculty
Architecture Dep.



الجــامعة الإســــلامية-غـــزة
عمـــادة الدراســـات العليا
كلـــــية الهندســـــة
قسم الهندسة المعمارية

إستراتيجيات التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي في مدينة غزة

قُدم هذا البحث استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في الهندسة المعمارية

Sustainable Land Use Strategies for Gaza City

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master in Architecture

إعداد

Done by

مهندس معماري/ أمل يحيى محيسن

Arch. Amal Y. Mohaisen

إشراف

Supervision

د.م. فريد صبح القيق
أستاذ مشارك- قسم الهندسة المعمارية
الجامعة الإسلامية -غزة

Dr. Farid S. Al Qeeq
Associate Prof. of Arch
Architecture dep.
Faculty of Engineering-IUG

د.م.نادر جواد النمرة
أستاذ مشارك- قسم الهندسة المعمارية
الجامعة الإسلامية -غزة

Dr.Nader J. Al Namara
Associate Prof. of Arch
Architecture dep.
Faculty of Engineering-IUG

1433هـ-2012م

قال تعالى

﴿ هُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمْ الأَرْضَ ذَلُولاً فَامْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِنْ رِزْقِهِ وَإِلَيْهِ النُّشُورُ ﴾

صدق الله العظيم

(سورة الملك – آية 15)

لجنة الحُكْم والمناقشة

دكتور مهندس **عبد الكريم محسن** مُمْتحن داخلـــي

دكتور مهندس **محمد الكحلوت** مُمْتحن داخلـــي

دكتور مهندس **فريـــد القيــــــــق** مشــــرف

دكتور مهندس **نـــــادر النـــــــمرة** مشــــرف

الملخص

إن عملية التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي هي عملية شمولية يوازيها إستدامة لمناحي الحياة الأخرى، لذلك لابد من وجود نظرة متكاملة ووضع سياسات متناغمة من التخطيط المستدام في مختلف المجالات، فإستعمالات الأراضي وشبكات الطرق والبنى التحتية والأطر الإقتصادية والإجتماعية والبيئية جميعها متكاملة مع بعضها، إذ تتفاعل فيما بينها سلباً أو إيجاباً وتسهم في نوعية البيئة المعيشية والتناسق والتوازن البيئي والعمراني والنمو المستدام. ويمثل إستعمال الأرض لمدينة غزة أحد الخصائص والملامح العمرانية المميزة لهذه المدينة، مما يكمل صورة تفردها العمراني بين مدن قطاع غزة، وعلى الرغم من أن مدن القطاع بصفة عامة تتسم في نموها الحديث بتداخل أو إختلاط إستعمالات الأراضي فيها، مما جعل من الصعب تحديد نمط مميز في تراتب هذه الإستعمالات مكانياً، فإن مدينة غزة بإعتبارها مدينة ذات نمو سريع إكتسبت أهمية خاصة بممارستها للوظيفة الخدمية على مدى أكبر، وكل ذلك ساعد بالضرورة على وجود عدد غير محدود من الإستعمالات الوظيفية التي لا تخلو من المشاكل ونقاط الضعف. ومن هنا كانت أهمية هذه الدراسة التي تهدف إلى إبراز المشاكل التي تعاني منها مدينة غزة في محاولة لوضع سياسة وإطار عام للتخطيط المستدام المتوازن والعادل لإستعمالات الأراضي ترمي إلى المحافظة على البيئة والموارد والحد من التلوث. إعتمدت هذه الدراسة على منهجية تم من خلالها تحليل وتقييم الإستعمالات الحالية لأراضي مدينة غزة إستناداً إلى مفاهيم الإستدامة، بالإضافة إلى إبراز نقاط القوة ونقاط الضعف والفرص والتهديدات التي تواجه تخطيط المدينة بإستخدام نموذج SWOT، وقد إعتمدت الدراسة على تحليل وتقييم إستعمالات الأراضي لمدينتين ساحليتين (مدينة تل الربيع، ومدينة الإسكندرية) للإستفادة من التجارب والممارسات لحالات مشابهة، وقد خلصت هذه الدراسة إلى وضع التصورات والرؤى المتوقعة لعمران المنطقة بما يضمن التجاوب مع المتطلبات الوظيفية والتوازن بين إستعمالات الأراضي المختلفة لتحقيق تنمية مستدامة وأهمها توفير مناطق سكنية كافية لمواجهة الزيادة السكانية بدون إمتداد عمراني أفقي لتجنب الزحف العمراني على المناطق الزراعية، وتجنب الإستعمال المختلط للأراضي، والعمل على خلق توازن بيئي وبصري بين المناطق المبنية والمناطق المفتوحة، وزيادة الإعتماد على الموارد المتجددة، وتجنب المركزية في توزيع الخدمات وتحقيق التوازن والعدالة في توزيعها، وتحسين هرمية شبكة الطرق لزيادة عامل الأمان والتواصل المجتمعي وتشجيع حركة المشاة في المجاورات السكنية.

Abstract

The planning for sustainable land use is an inclusive process leads to the sustainability of other aspects of life. So there must be an integrated and harmonious development of policies of sustainable planning in various areas, where land use, road networks, infrastructure and economic, social and environmental frameworks all integrated with each other and interact positively or negatively to contribute in making the quality of the living environment, ecological balance and sustainable urban growth. Land use of Gaza City is one of its urban features that characterize this city, which makes it unique between the cities in Gaza Strip. Although the cities in Gaza Strip are generally characterized by mixing of land uses which makes it difficult to identify a distinctive pattern in the hierarchy of these uses spatially, the city of Gaza as a city of rapid growth has a particular importance due to its administrative function and services. All of that helped the presence of an unlimited number of functional uses which make a lot of problems and weaknesses. Therefore, the importance of this study, which aims to highlight the problems in Gaza city as an attempt to develop a policy and a general framework for planning sustainable balanced and equitable land use lead to preserving the environment and resources and reduce pollution. This study relied on a methodology through which the present land uses of Gaza City were analyzed and assessed according to the concepts of sustainability. In addition to highlighting the strengths, weaknesses, opportunities and threats facing the city planning using SWOT model. The study was based on the analysis and evaluation of land use for two coastal cities (the city of Tel Al-Rabee' and the city of Alexandria) to take advantage of the experiences and practices for similar situations. In conclusion, this study gives concepts and visions projected to urban areas to respond to the functional requirements, making balance between land uses and reach sustainable development. This includes; making sufficient residential areas to meet population increase without horizontal expansion of urban land in order to avoid urban sprawl on agricultural areas; create an environmental and visual balance between the built-up areas and open areas; increasing reliance on renewable resources; avoiding Decentralization of services; improvement of hierarchical road network to increase safety and encourage pedestrian traffic in neighborhoods.

إهداء

إلى أمي الحبيبة .... حباً وإمتناناً

إلى أبي الغالي ... إجلالاً وتقديراً

إلى زوجي وإبني أحمد ...الأعزاء

الباحثة

شكر وتقدير

الحمد لله الذي منّ علينا بنعمة الإسلام وجعلنا مؤمنين، والصلاة والسلام على خير الأنام سيدنا محمد وعلى من سار على دربه إلى يوم الدين.

أتقدم بخالص الشكر والتقدير والإحترام إلى الدكتور فريد القيق والدكتور نادر النمرة على العطاء الوافر وعلى المجهود الذي بذلانه في متابعة والإشراف على هذا البحث، كما أتقدم بشكري وتقديري للدكتور عبدالكريم محسن والدكتور محمد الكحلوت على تشريفي بقبولهما مناقشة هذا البحث، وأشكر جميع الأساتذة الأعزاء في قسم الهندسة المعمارية بالجامعة وأخص بالذكر كل من درسني في برنامج الماجستير، كما أتقدم بالشكر الجزيل للدكتور الفاضل علي عبد الحميد من جامعة النجاح والدكتور راسم خمايسي من جامعة حيفا على الإهتمام والمساعدة على الرغم من بعد المسافة التي تفصلنا، وأشكر زملائي في وزارة الحكم المحلي كلٌ بإسمه ولقبه. وأخيراً أسأل الله التوفيق والسداد وأن يجعل هذا البحث نافعاً لديني ووطني الغالي.

الباحثة

التعريف بالباحثة

الاسم : أمل يحيى محيسن.

مكان وتاريخ الميلاد: غزة – فلسطين،1982م.

تاريخ الحصول علي بكالوريوس العمارة: سنة2004م. – الجامعة الإسلامية – غزة– فلسطين.

خبرات الباحثة على الصعيد المهني:

- شركة المجموعة العالمية للهندسة والإستشارات– معالم، في الفترة من 2004–2008م.

حيث شاركت في تصميم العديد من المساكن والمنشآت العامة والخاصة في معظم مدن وقــرى القطاع.

- وزارة الحكم المحلي– الإدارة العامة للهندسة والتنظيم والتخطيط– غزة / قائم بأعمال رئيس قسم التخطيط المحلي في الفترة من 2008 إلى الوقت الحالي.

حيث شاركت في أعمال التخطيط القطاعي والتخطيط الهيكلي والتخطيط التفصيلي على مستوى مختلف بلديات قطاع غزة.

إقرار

تقر الباحثة بإلتزامها بالأمانة العلمية وعدم النقل أو الاستنساخ من الأبحاث والرسائل التي تناولت هذا الموضوع، وأن الإقتباسات المسموح بها علمياً والواردة في هذه الرسالة موضحة المصادر والمراجع.

الباحثة

فهرس المحتويات

الفصل الرابع: إستعمالات الأراضي في مدينة غزة

فهرس الجداول

فهرس الأشكال

الفصل الأول: مقدمة عامة

1.1 تمهيد

2.1 أهمية البحث

3.1 أهداف البحث

4.1 مشكلة البحث

5.1 فرضيات البحث

6.1 منهجية البحث

7.1 مصادر المعلومات

8.1 حدود البحث المكانية والزمنية

9.1 معوقات البحث

10.1 محتويات البحث

11.1 الدراسات السابقة

الفصل الأول: مقدمة عامة

1.1 تمهيد

لقد تعددت إستعمالات الأرض منذ القدم للوصول إلى خدمة الإنسان، حيث قسمت الأرض إلى مناطق يسير فيها الإنسان ويعمر بيته ومناطق ليزرع فيها ويأكل من ثمارها، ومع إزدياد عدد السكان وإزدياد حاجاتهم إلى السكن والغذاء والخدمات أصبح من الضروري دراسة هذه الظاهرة ودراسة تقسيم إستعمالات الأراضي. ومن هنا ظهرت أهمية التخطيط لإستعمالات الأراضي والذي يعنى بالأرض كمورد رئيس في الحياة، فهي التي تقوم الحياة على سطحها وتضم في جنباتها جميع الموارد الأخرى. وبما أن الأرض هي أهم الموارد المحدودة وهي مورد غير متجدد لذلك تظهر أهمية المحافظة عليها وإستخدامها بالشكل الأنسب دون استهلاكها وإستنفاذ مواردها.

وتبدو هذه المفاهيم في غاية الأهمية بالنسبة للمدن الفلسطينية التي تتصارع وقوى الإحتلال على الأرض والمصادر حيث وُضعت الحدود والعراقيل ووُجهت محاور وإتجاهات النمو تبعاً لمصالح سلطات الإحتلال، وفي مدينة غزة أحدث الإستعمال غير المتوازن للأراضي العديد من المشاكل التي تؤثر سلباً على الحياة الإجتماعية والإقتصادية بالإضافة إلى تأثيرها السلبي على البيئة، الأمر الذي أدى إلى قلة المسطحات الخضراء ومناطق الترفيه والإستجمام والمواقع التثقيفية والترويحية، وإزدياد المناطق السكنية المكتظة على حساب المناطق المفتوحة.

هذا بالإضافة إلى المشاكل الناتجة عن التعارض بين بعض الإستعمالات في المدينة كوجود مخيم الشاطيء في منطقة سياحية وهذا بدوره يؤثر على المشاريع الإستثمارية السياحية والتي تؤثر وبشكل كبير على إقتصاد المدينة الذي تدهور في الآونة الاخيرة نتيجة الحصار وقلة فرص العمل، وهنا تجدر الإشارة إلى ضرورة توفير مناطق صناعية وحرفية والعمل على إيجاد إستراتيجيات تدعم الإقتصاد في المدينة والذي ينعكس بدوره على إقتصاد القطاع بأكمله.

ويأتي مبدأ التنمية المستدامة من هذا المنطلق كمحاولات جدية ومدروسة لإحداث التوازن بتوجيه كلاً من التنمية العمرانية والصناعية إلى المناطق الأقل قيمة والمحافظة على المصادر الطبيعية. وهذه الدراسة تعنى بتسليط الضوء على مشكلة تخطيط إستعمالات الأراضي للوصول

إلى إستراتيجيات لتحقيق الإستعمال الأنسب والأمثل وتحقيق التوازن وإستدامة الموارد في مدينة غزة في ضوء التطور العمراني الهائل الذي تشهده هذه المدينة كونها مركز إداري تجاري إقليمي على مستوى القطاع بأكمله.

2.1 أهمية البحث

لقد كان للإحتلال الإسرائيلي الذي جثم على أرض غزة ولغياب السلطة التشريعية والتخطيط السليم لإستعمالات الأراضي لعقود خلت أكبر الأثر على تدهور الأوضاع الإقتصادية والعمرانية، وأحدث مشاكل عديدة في إستعمالات أرض المدينة، وبعد قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية، تم إعداد المشروع الهيكلي لمدينة غزة في العام 1997 في محاولة لإعادة تنظيم وتخطيط المنطقة، وعلى الرغم من ذلك، فإن المخطط الهيكلي الذي تم إعداده لم يستطع تجاوز جميع المشاكل التي نشأت في الفترات السابقة، وظلت هناك حاجة ماسة إلى إعادة تنظيم وترشيد إستعمالات الأراضي.

ومن هنا تبرز أهمية هذه الدراسة كونها تعمل على تقييم الوضع القائم لإستعمالات الأراضي والمشاكل والصعوبات التي تواجهها، وفي النهاية تقترح الدراسة بعض الإستراتيجيات للتغلب على ذلك ولتحقيق التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي، مما يساعد في الحفاظ على الموارد وإستعمال الأراضي بالشكل الأمثل وتحسين الأوضاع البيئية والاقتصادية في المدينة.

تتناول هذه الدراسة مدينة غزة كونها من أكبر مدن القطاع مساحة وسكاناً، إلى جانب الأنشطة والخدمات التي تقدمها المدينة كمركز إقليمي للقطاع بأكمله، هذا إلى جانب سرعة التطور العمراني وظهور مشاكل المرور والازدحام في كثير من المناطق في المدينة، بالإضافة إلى النمو المتسارع للعديد من مناطق المدينة دون أن يوازيه توفير مناسب للخدمات والمناطق الخضراء. ومن هنا تظهر الحاجة إلى إيجاد تخطيط سليم ومتوازن ومستدام لإستعمالات الأراضي في المدينة.

3.1 أهداف البحث

في إطار ما سبق، تظهر الحاجة الماسة إلى تخطيط إستعمالات الأراضي بشكل متوازن من أجل ضمان الإستعمال الأمثل للأرض وحماية الموارد الطبيعية وتوفير الإحتياجات السكانية من بنية

تحتية وإسكان وخدمات عامة وتنمية صناعية وتجارية وغيرها، وهذا يتمثل في الهدف العام من هذه الدراسة وهو:

<u>وضع إطار عام لقواعد واستراتيجيات التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي في مدينة غزة.</u>

وإضافة إلى ذلك، تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف الأخرى:

- التغلب على المشاكل ونقاط الضعف المتعلقة بإستعمالات الأراضي في المدينة.
- المحافظة على البيئة والموارد والحد من التلوث.
- توفير المناخ المناسب للإستثمار الأمثل لأراضي المدينة والمساهمة في التنمية المستدامة للمنطقة.
- تحقيق إستدامة البيئة العمرانية وتوازن مكوناتها الوظيفية والمساهمة في تحسين الأوضاع المعيشية للسكان.

4.1 مشكلة البحث

من الواضح أنه توجد هناك مشاكل عديدة في إستعمالات الأراضي لمدينة غزة والذي ينتج عنه العديد من المشاكل الإقتصادية والإجتماعية والبيئية، و يعمل على سرعة شيخوخة المدينة والقضاء على المناطق الخضراء والمفتوحة والتي تتراجع لصالح الإستخدام السكني.

وتتمحور المشكلة البحثية حول بعض الأسئلة التي تطرحها هذه الدراسة:

- ما هي المشاكل التي تواجه إستعمالات الأراضي في مدينة غزة في ظل التطور والزحف العمراني؟
- ما هي الآثار والنتائج المترتبة على سوء إستعمال الأراضي بمدينة غزة؟
- هل هناك أنظمة وسياسات لحماية الأراضي وإستخدامها الإستخدام الأمثل والصحيح؟ وهل يتم تحديثها بشكل مستمر بما يتناسب مع إحتياجات السكان والإمكانيات المتاحة؟ وهل يتم تطبيقها على أرض الواقع؟
- كيف يمكن للإستعمالات القائمة أن تنتظم مع التطور الحضري والتركيب الداخلي لمدينة غزة؟

5.1 فرضيات البحث

- وجود مشكلات ناتجة عن فترة الإحتلال والظروف السياسية غير المستقرة التي شهدتها المنطقة، بالإضافة إلى إزدياد عدد السكان والحاجة المستمرة إلى توفير مناطق سكنية وخدمات مما أدى إلى سوء إستعمال الأراضي في المدينة:

  -حيث شهدت مدينة غزة هجرة سكانية كبيرة بعد قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية، وتبع هذه الهجرة تطور عمراني أدى إلى سوء توزيع إستعمالات الأراضي في بعض المناطق وإختلاطها في آن واحد.

  -الهجرة الداخلية من باقي مدن القطاع إلى مدينة غزة كونها المركز الإقليمي الأول للقطاع وما يترتب عن ذلك من نقص في المساحات العمرانية والخدمات.
- وجود مشكلات تنظيمية وتخطيطية ناجمة عن إختلاط إستعمالات الأراضي في المدينة.
- تغليب بعض الإستعمالات كالإستعمال السكني على المناطق الخضراء والمناطق المفتوحة.
- تلوث بصري وتلوث بيئي ناتج عن سوء إستعمال الأراضي.

6.1 منهجية البحث

قامت الدارسة على أربعة محاور رئيسية:

المحور الأول: الإطار العام والنظري للدراسة، والذي يتناول بشكل أساسي:

- دراسة المفاهيم والنظريات والقوانين والنماذج المتعلقة بتخطيط وتنظيم إستعمالات الأراضي والتخطيط المستدام.

المحور الثاني: الإطار المعلوماتي، والذي يتناول:

- خلفية تاريخية وجغرافية وإقتصادية وإجتماعية وتخطيطية عن مدينة غزة.
- دراسة واقع تقسيم الأراضي في المنطقة من حيث تطورها وتوزيع الإستعمالات وتصنيفها.

المحور الثالث: الإطار التحليلي ويتناول:

- دراسة تحليلية مقارنة لمدن ساحلية كحالات مشابهة لمدينة غزة (مدينة تل الربيع، مدينة الإسكندرية).
- دراسة تحليلية ونقدية وتقييم لواقع إستعمالات الأراضي لمدينة غزة.

- تحديد المشاكل ونقاط الضعف التي تعاني منها قطاعات إستعمالات الأراضي لمدينة غزة.

المحور الرابع: الإطار التخطيطي:

ويتم من خلاله وضع إستراتيجيات للتعامل مع نقاط الضعف والمشاكل ومحاولة حلها من خلال إستخدام أفكار تخطيطية مناسبة وإعطاء تصورات مستقبلية لمثل هذه الحلول.

ولتحقيق هذه المنهجية، تم إستخدام عدد من أدوات البحث العلمي، ويمكن تحديدها على النحو التالي:

- الأسلوب التاريخي في دراسة ومراجعة الإطار النظري.
- الأسلوب الوصفي في جمع المعلومات والبيانات حول المدينة وإستعمالات الأراضي فيها.
- الأسلوب التحليلي في عملية تحليل وتقييم الواقع الحالي لإستعمالات الأراضي.
- إستخدام الملاحظة والمقابلة كأدوات لجمع المعلومات اللازمة وتحديد الجهات المسئولة ودورها ومعرفة المشاكل والمعوقات التي تواجهها إستعمالات الأراضي وكذلك وضع الحلول والمقترحات للتغلب على هذه المشاكل.

7.1 مصادر المعلومات

1. المصادر المكتبية: وتشمل الكتب، المراجع، الدراسات، الأبحاث، رسائل الماجستير والدكتوراه والتي تتعلق بنفس الموضوع (إستعمالات الأراضي، التخطيط الإقليمي والحضري، التخطيط والإستدامة، سياسات وأنظمة حماية الأراضي، أي دراسات متعلقة بمدينة غزة).
2. المصادر الرسمية: المعلومات، البيانات، الدراسات، الخرائط، الأنظمة والقوانين الصادرة عن الوزارات والمؤسسات الرسمية المعنية مثل:
   - وزارة التخطيط
   - وزارة الحكم المحلي
   - بلدية غزة
   - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني
3. المصادر المسحية: وتشمل البيانات والمعلومات التي تقوم الباحثة بجمعها من خلال الملاحظة والمشاهدة.

8.1 حدود البحث المكانية والزمنية

يتمحور البحث حول مدينة غزة (منطقة نفوذ البلدية) حيث تناول البحث دراسة إســتعمالات الأراضي مع التركيز على الفترة التي تم فيها إعداد مخطط هيكلي بعد قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية والذي أعتمد في العام 1998 إلى الوقت الحالي.

9.1 معوقات البحث

- صعوبة الحصول على المخططات من بلدية غزة.
- صعوبة الحصول على المعلومات التي تتعلق بالحالات الدراسية وخاصة مدينة تــل الربيع/ يافا.
- عدم وجود إحصائيات أو بيانات أو صور جوية محدثة خاصة بمنطقة الدراسة.

10.1 محتويات البحث

يشتمل البحث على ستة فصول مقسمة على النحو التالي:

الفصل الأول: وهو عبارة عن مقدمة الدراسة، ويشتمل على تعريف بالمشكلة البحثية وعلى أهمية الدراسة والأهداف والفرضيات والدراسات السابقة ومنهجية الدراسة ومعوقات البحث.

الفصل الثاني: وهو عبارة عن الإطار النظري للدراسة، والذي يتناول تعريف التنمية المستدامة وأهدافها، كما يتناول التعريف بالتخطيط المستدام للمدن وتعريف تخطيط إستعمالات الأراضي، كما يتناول أيضاً مبادئ ومحددات تخطيط إستعمالات الأراضي، ويتناول أيضاً أبرز نظريات إستعمالات أرض المدينة ومن ثم يسلط الضوء على المبادئ الإسلامية في تخطيط إستعمالات الأراضي.

الفصل الثالث: ويتناول مدينة غزة (منطقة الدراسة) من حيث الموقع والمناخ، وعلاقة مدينة غزة بالساحل، كما يتناول أيضاً التضاريس والسكان وأهمية المدينة وعلاقاتها الحضرية والإقليمية، ومن ثم يتناول التطور العمراني للمدينة عبر المراحل التاريخية المختلفة، كما يتناول القوانين والتشريعات التي تحكم إستعمالات الأراضي في المنطقة.

الفصل الرابع: يتناول هذا الفصل الواقع الحالي لإستعمالات الأراضي لمدينة غزة بالإضافة إلى الوضع الحالي لشبكة الطرق والمواصلات وعلاقتها بالإستعمالات المختلفة للأراضي، ومن ثم تحليل إستعمالات الأراضي الحالية لمدينة غزة في ضوء مفاهيم الإستدامة، ومن ثم يتناول بالتفصيل المشاكل التي تعاني منها المنطقة.

<u>الفصل الخامس:</u> ويتناول هذا الفصل دراسة تحليلية مقارنة لمدن ساحلية مشابهة (مدينة تل الربيع/ يافا- مدينة الإسكندرية) من حيث إستعمالات الأراضي وعلاقتها بساحل البحر، الهيكل العمراني وشبكة الطرق، الواقع الإقتصادي والإجتماعي والبيئي، ومن ثم تحليل الوضع القائم للمدينتين بإستخدام نموذج التحليل SWOT ومقارنتها بمنطقة الدراسة (مدينة غزة)، وبعد ذلك يقدم البحث مقارنة بين المؤشرات العمرانية في منطقة الدراسة (مدينة غزة) وفي مدينتي تل الربيع/ يافا والإسكندرية وتقييم الوضع القائم لمدينة غزة إستناداً إلى التحليل السابق.

<u>الفصل السادس:</u> يتم في هذا الفصل إستعراض أسس عامة لتحقيق التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي، ثم يتناول الإستراتيجيات المقترحة لتحقيق التخطيط المستدام لاستعمالات الأراضي في مدينة غزة.

11.1 الدراسات السابقة

تنوعت الدراسات السابقة من حيث منطقة الدراسة، وفيما يلي نستعرض بعض الدراسات التي إهتمت بموضوع تخطيط إستعمالات الأراضي وبالتخطيط المستدام:

1.11.1 إدريخ، مجد عمر حافظ، (2005)، حيث ركزت الباحثة من خلال هذه الدراسة على إبراز المشاكل التي تعاني منها مدينة نابلس بشكل عام وتناولت المنطقة المحيطة بجامعة النجاح كمنطقة للدراسة، في محاولة لوضع سياسة وإطار عام للتخطيط المستدام المتوازن والعادل لإستعمالات الأراضي والمواصلات. وقد إشتملت الدراسة على التطور العمراني للمدينة وتطور إستعمالات الأراضي والمواصلات إلى جانب محاولة وضع معايير خاصة بتصميم الفراغات الخارجية وتحقيق إستدامة البيئة المبنية إضافة لرسم إطار عام لكل من إستراتيجيات وسياسات التخطيط المستدام لتوزيع إستعمالات الأراضي والمواصلات وإيجاد منظومة خاصة بإدارة نظام المواصلات بشكل جيد وعادل وآمن.

2.11.1 الساعدي، علاء هاشم داخل، (2006)، لقد تناولت هذه الدراسة التوزيع الجغرافي لإستعمالات الأرض الحضرية في ناحية بغداد الجديدة وتناولت العوامل التي شكلت صورة إستعمالات الأرض، فضلاً عن معرفة خصائص هذه الإستعمالات والمشاكل التي تواجهها وإتجاهات تطورها، وقد حاولت الدراسة تسليط الضوء على الأسباب المسئولة عن واقع حال إستعمالات الأرض الحضرية وصولاً للصورة التي ستكون عليها عام 2015، وفي نهاية البحث توصل الباحث إلى بعض الإستنتاجات وإقترح عدد من المقترحات والتي يرى بأنها من الممكن أن تحقق الإستعمال الأمثل للأراضي في منطقة الدراسة.

3.11.1 أحمد، نضال محمد بخيت، (2009)، يدرس هذا البحث العوامل الإجتماعية والإقتصادية والسياسية المؤثرة على الإستعمال الحضري للأرض بإقليم الخرطوم الكبرى من خلال تتبع المخططات الهيكلية والخرائط الموجهة التي وضعتها آلية التخطيط العمراني والتي تحدد أنماط إستعمالات الأرض المختلفة، ويهدف البحث إلى الكشف عن التغيرات التي حدثت في أنماط إستعمال الأرض المختلفة والأسباب الحقيقية لهيمنة بعض الإستعمالات دون الأخرى، ويخلص البحث إلى أن الإستعمال الحضري للأرض من أجل السكن هو المهيمن على الإستعمالات الوظيفية الأخرى والتي لم تشهد توسعًا كبيرًا يغطي حاجة سكان الإقليم كما هو حادث في الإستعمال السكني، كما يخلص إلى أن سياسات التخطيط وسلطاته تخضع في المقام الأول لطبيعة الدولة، نظام الحكم السائد، إتجاهاته وسياساته نحو الأرض وكيفية إستثمارها، ولكن لم تقدم الباحثة في نهاية البحث أي توصيات أو مقترحات لتحسين الوضع القائم.

4.11.1 حميد، فارس شكري، (2010)، حيث تتمثل مشكلة الدراسة في عجز مخطط مدينة الدهوك عن إستيعاب توسعها العمراني بأسلوب متوازن مدروس يحافظ على مواردها من الهدر (وفق مفهوم إستدامة العمران) مما أدى إلى سيادة النمط العشوائي على توسعها الحالي مصحوباً بالكثير من المشاكل العمرانية.

في المقدمة النظرية تتناول الدراسة إشكالية إستيعاب التوسع العمراني للمدن بشكل عام وما رافقها من أخطاء ومشاكل متكررة في العديد من دول العالم الثالث، وتحاول التوصل إلى بدائل علمية مستندة إلى مفهوم العمران المستدام لإستيعاب ذلك التوسع بما يصاحبه من عقبات طبيعية أو غير طبيعية، وقد تم إختيار مدينة الدهوك العراقية كحالة دراسية وهي إحدى مدن الإقليم الجبلي لما لها من أهمية إستراتيجية بما تمتلكه من إمكانيات طبيعية وبشرية يمكن أن تستثمر خلال مراحل توسعها المستقبلي.

5.11.1 أبو عمرة، صالح، (2010)، تناولت هذه الدراسة أنماط إستعمالات الأراضي في مدينة دير البلح وتحليلها وتقييمها، والكشف عن العوامل الموجهة لها، وقد هدفت الدراسة إلى إظهار دور تقنية نظم المعلومات الجغرافية في تحسين إتخاذ القرارات في مدينة دير البلح حيث تم إستخدام تطبيقات برنامج نظم المعلومات الجغرافية، وقدمت الدراسة نموذجاً خاصاً بالتحليل المكاني للخدمات الترفيهية (مناطق خضراء) مستخدمةً أدوات برنامج (ArcGIS9.3) وأساليب ومعايير التخطيط الحضري في إختيار مواقع الخدمات، وأبرزت الدراسة التباين في توزيع

الخدمات التعليمية والصحية في المدينة، و بيّنت القصور في مستوى هذه الخدمات، ومن ثم حددت أفضل المواقع لإقامة مثل هذه الخدمات مع الإستفادة من الخدمات القائمة.

وأوصت الدراسة بضرورة إعتماد برامج نظم المعلومات الجغرافية في دراسات إستعمالات الأراضي، وتفعيل القوانين ووضع الإشتراطات التي تحافظ على الأراضي الزراعية، وضرورة وضع معايير تخطيطية محلية لإستعمالات الأراضي بكافة أشكالها تأخذ في إعتبارها الأبعاد العلمية والعملية والإستفادة من تجارب الدول الأخرى.

يتضح من الدراسات السابقة أن العوامل المؤثرة على التوزيع الجغرافي لاستعمالات الأراضي تختلف من منطقة إلى أخرى وذلك حسب طبيعة كل منطقة، وقد ركزت جميع هذه الدراسات على المشاكل البيئية والاجتماعية والاقتصادية والتي تؤثر على مختلف مناحي الحياة والتي نجمت عن سوء توزيع إستعمالات الأراضي وإستنزاف الموارد الطبيعية وهيمنة بعض الإستعمالات على إستعمالات وظيفية أخرى، وقد خلصت أغلب هذه الدراسات إلى وضع رؤى وتصورات مستدامة لحل هذه المشاكل والمحافظة على الموارد الطبيعية، ومنها ما ركز على أهمية استخدام البرامج المحوسبة لإيجاد أفضل البدائل والحلول والتغلب على نقاط الضعف. ولكن تبقى هناك حاجة ماسة لدراسات متخصصة تتناول موضوع التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي في منطقة الدراسة التي تتفاقم فيها المشاكل يوماً بعد يوم في ظل التطور العمراني الهائل الذي يقابله إستنزاف مستمر للموارد الطبيعية.

الفصل الثاني: التنمية المستدامة وإستعمالات الأراضي

1.2 مفهوم التنمية المستدامة

2.2 التنمية العمرانية المستدامة

3.2 التخطيط المستدام للمدن

4.2 مفهوم تخطيط إستعمالات الأرض

5.2 العوامل المؤثرة على تخطيط إستعمالات الأراضي

6.2 مبادئ تخطيط إستعمالات الأراضي

7.2 نظريات إستعمالات أرض المدينة

8.2 مبادئ إسلامية في تخطيط إستعمالات الأراضي

الفصل الثاني: التنمية المستدامة وإستعمالات الأراضي

تُعرف الإستدامة بشكل عام بالقدرة على الحفاظ على حالة أو عملية معينة، وهي تستخدم في الوقت الراهن بشكل متكرر بربطها بالمنظومات الحيوية والإنسانية، وقد تحول مفهوم "الإستدامة" إلى مصطلح شديد التعقيد بحيث يمكن تطبيقه على كل أوجه الحياة على الأرض، ومنذ نهايات القرن العشرين زادت أهمية المبادرات التي تسعى لتحقيق قيم الإستدامة وظهرت مفاهيم جديدة منها مصطلح "التنمية المستدامة".

والتخطيط هو الذي يحدد شكل التنمية المستقبلية ويعرف الإحتياجات الحالية ويعمل على تحقيقها، ويحدد قدرة المجتمعات على الإنتاج وعلى إعادة إحياء نفسها، وهنا تظهر العلاقة بين التخطيط والتنمية ويظهر دور التخطيط والمخططين في تحقيق أهداف التنمية.

يتناول هذا الفصل المفاهيم المتعلقة بالتنمية المستدامة وإستعمالات الأراضي والتخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي في المدن، ويسلط الضوء على تخطيط المدن الإسلامية والمبادئ التي إتبعها المسلمون قديماً للوصول إلى الإستدامة التي لم تكن معروفة بمعناها الحديث في ذلك الوقت، وإنما تم تطبيقها تلقائياً وطواعياً بدوافع دينية وأخلاقية بهدف المحافظة على الموارد وتحقيق الراحة للسكان.

1.2 مفهوم التنمية المستدامة

يمثل مفهوم التنمية المستدامة تطويراً للمفاهيم المتعلقة بالتنمية، فالناظر فى مفهوم التنمية وما لحقه من إضافات يتأكد من أن مفهوم التنمية المستدامة هو تتويج لتطوير عرفه مفهوم التنمية ومحاولة لتجاوز الثغرات التي وقعت فيها المفاهيم السابقة والتي دفعت إلى بلورة مفهوم التنمية المستدامة، فمصطلح التنمية وُلد ناقص وغير محدد المجال بشكل واضح لأنه كان يعبر عن عملية مادية بحته تتأسس على إنشاء البنيات الإقتصادية والتكنولوجية وتطوير وسائل العيش مع إغفال دور التنشئة الإجتماعية بمضامينها الثقافية والأخلاقية أو عدالة التوزيع وتحسين مستويات الدخل لمختلف فئات المجتمع وشرائحه حتى عند علماء الإجتماع الذين إهتموا بمفهوم التنمية، وقد عمل مُنظِّروا مفهوم التنمية الشاملة فى صيغته الثانية على تجاوز القصور الموضوعي للمفهوم لكن دون القدرة على تجاوز القصور الجغرافى والإستراتيجى للمفهوم. (محمد، 2005)

وقد مر هذا المفهوم بثلاث مراحل أساسية، ففى المرحلة الأولى ركز مفهوم التنمية منذ الخمسينيات على أنها زيادة فى الإستثمار مما يؤدى إلى تطوير هيكل الإقتصاد ومن ثم إلى زيادة متوسط دخل الفرد الحقيقي، وقد ظهرت فى المرحلة الثانية إنتقادات تثير قضية توزيع الدخل والجوانب الإجتماعية الأخرى مما يعنى بالتنمية البشرية إلى جانب رأس المال، وفى المرحلة الثالثة أصبح يؤخذ فى الإعتبار طبيعة العلاقات الإنسانية وأصبح الإهتمام ينصب بشكل رئيسي على نوعية الحياة والمحافظة على البيئة أكثر من إنتاج السلع والخدمات(المرجع السابق)، وقد أصبح حالياً مفهوم التنمية المستدامة مفهوماً تتبناه أهم المراكز العالمية المهتمة بالبيئة وإرتقائها، حيث يُعد هذا المفهوم أساسياً "نحو مستقبل أفضل للدولة النامية". (الوتار، 2008)

وقد قام كاتبو تقرير لجنة (برونتلاند) المعنون: (مستقبلنا المشترك) في عام 1987 بوضع مصطلح (التنمية المستدامة) للدلالة على التنمية التي تلبي إحتياجات الحاضر دون أن تؤثر في قدرة الأجيال المقبلة على تلبية إحتياجاتها، وعلى هذا فقد عرفت التنمية المستدامة بأنها: "الأعمال التي تهدف إلى إستثمار الموارد البيئية بالقدر الذي يحقق التنمية، ويحد من التلوث، ويصون الموارد الطبيعية ويطوِّرها، بدلاً من إستنزافها ومحاولة السيطرة عليها، وهي تنمية تراعي حق الأجيال القادمة في الثروات الطبيعية للمجال الحيوي لكوكب الأرض، كما أنها تضع الإحتياجات الأساسية للإنسان في المقام الأول، فأولوياتها هي تلبية إحتياجات المرء من الغذاء والمسكن والملبس وحق العمل والتعليم والحصول على الخدمات الصحية وكل ما يتصل بتحسين نوعية حياته المادية والإجتماعية، وهي تنمية تشترط ألا نأخذ من الأرض أكثر مما نعطي، أي أنها تتطلب تضامناً بين الجيل الحالي والجيل المستقبلي، وتضمن حقوق الأجيال المقبلة في الموارد البيئية". (الفقي، 2007)

وبشكل عام فإن هذا التعريف يحدد فقط الإطار العام للتنمية المستدامة التي تطالب بالتساوي بين الأجيال من حيث تحقيق الحاجات الرئيسية، وهذا ما دعا الكثير من الباحثين لمحاولة تقديم تعريفات وتفسيرات تسهم فيها التنمية المستدامة في مجالات مختلفة.

والتنمية المستدامة كما تم تعريفها في تقرير الأمين العام لمؤتمر المستوطنات البشرية (الموئل الثاني) الذي عقد في إسطنبول بتركيا في إبريل 1995م بمشروع المبادئ والتعهدات

وخطة العمل الدولية "تتضمن التنمية الإقتصادية والإجتماعية بالمستوطنات البشرية بأقل قدر من التأثير الضار على البيئة، على ألا تتجاوز هذه التنمية قدرة النظم الأيكولوجية على التحمل أو تحد من الفرص التنموية للأجيال القادمة، ومن خلال التنمية المستدامة فإن عمليات الإنتاج والإستهلاك بالمجتمعات البشرية تُنظَّم بطريقة تسمح بإستمرار سد النقص في الموارد حال إستعمالها، ويترتب على إستدامة التنمية بالمجتمعات البشرية الحفاظ على التنوع البيولوجي وتعزيز صحة الإنسان فضلاً عن الحفاظ على نوعية الهواء والماء والتربة بمستويات كافية لإدارة حياة البشر ورفاهيتهم في جميع الأوقات" (الهذلول وآخرون، 2001).

وقد ورد تعريف في الموسوعة البيئية الفلسطينية للتنمية المستدامة على أنها عبارة عن "التقدم والتطور العلمي والإجتماعي والصناعي وفي جميع نواحي الحياة المختلفة مع الحفاظ على الإستمرارية ودون تعريض البيئة ومظاهرها الحية في هذه المعمورة لمخاطر التلوث والدمار والهلاك" (السالم، 2008)، ويلاحظ أن هذا التعريف ركز على عناصر من ضمنها التقدم والتطور، والإستمرارية، ومكافحة مخاطر التلوث وضرورة الإهتمام بالبيئة.

وقد تم تعريفها بأنها تنمية توفق بين التنمية البيئية والإقتصادية والإجتماعية فتنشأ دائرة صالحة بين الأقطاب الثلاثة فعالة من الناحية الإقتصادية، عادلة من الناحية الإجتماعية، وممكنة من الناحية البيئية، إنها التنمية التي تحترم الموارد الطبيعية والنظم البيئية وتدعم الحياة على الأرض وتضمن الحياة الإقتصادية دون نسيان الهدف الإجتماعي والذي يتجلى بمكافحة الفقر والبطالة وعدم المساواة، والبحث عن العدالة. (ديب ومهنا،2009).

ومما لاشك فيه أن هناك خلط بين التعريفات العديدة التي ظهرت لتعريف التنمية المستدامة، والإختلاف حول مفهوم التنمية المستدامة يرجع بصورة أساسية إلى إختلاف الأدوات والأهداف بين المهتمين بإستدامة التنمية وإلى صعوبة تحديد الأنماط الإنتاجية والإستهلاكية المستدامة بالإضافة إلى أنه يتم تناولها على مستويات مختلفة، فالحديث عن الإستدامة على المستوى الوطني يختلف عن الحديث عن الإستدامة العالمية، وفي حين أن الحديث عن الإستدامة الوطنية يتناول الأهداف المتنافسة داخل حدود دولة معينة سواء كانت أهداف إقتصادية أو إجتماعية أو بيئية، والتي يعتمد تحقيقها بصورة أساسية على موارد الدولة وظروفها الخاصة إلى جانب علاقاتها الدولية، فإن المهتمين بالإستدامة العالمية يركزون على القضايا الكونية مثل

التغيرات المناخية وثقب الأوزون وإنقراض الحيوانات والنباتات وغير ذلك، مع عدم الإهتمام بقضايا الفقر وسوء توزيع الدخل العالمي. (محمد، 2005)

مما سبق نستنتج أن التنمية المستدامة تشير إلى ثلاث نقاط رئيسية وهـي: **التطـور، الإحتياجات، والأجيال القادمة**. فالتطور مرتبط بالنمو وهو ذو بعد فيزيائي وكمي إضافة للأبعاد الإقتصادية والثقافية والإجتماعية، أما بالنسبة للإحتياجات فهي ذات جانب أخلاقي متعلق بإعادة توزيع المصادر والذي يأخذ عدة أشكال تتضمن الموارد المالية والتقنية والحفاظ علـى البيئـة وعلى موارد الأرض بما فيها من مصادر غير متجددة بحيث يتم المحافظـة عليهـا وعـدم إستنفاذها للأجيال الحالية والمستقبلية.

1.1.2 مفهوم المجتمعات المستدامة

مما سبق يمكن إستخلاص التعريف التالي للمجتمعات المستدامة (المنديل، 2008):

- هي مجتمعات تتميز بقدرتها على التلاؤم الإيكولوجي.
- تحمي وتحافظ على البيئة الطبيعية، بل وتعمل على تدعيمها بطرق تتواءم مع إحتياجات المستقبل بقدر مساوي لتعاملها مع إحتياجات الحاضر.
- تحتوي على البنية الأساسية المجتمعية، والفرص والإمكانات التي يحتاج إليها سكانها، وتجعلهم يشعرون بالإنتماء، وبالإلتزام والعمل على رفاهية مجتمعهم.
- تمتلك القدرة والفعالية الإقتصادية، التي تؤمن الإحتياجات الإسكانية للسكان حسب مختلف فئاتهم وقدراتهم في السوق.

2.1.2 أهداف التنمية المستدامة

تهدف عمليات التنمية المستدامة إلى الآتي (حسن وآخرون، 2005):

1. تحقيق الحياة الصحية والمنتجة للإنسان.
2. تحقيق العدالة الإجتماعية وتعزيز المساواة بين الجنسين وتمكين المرأة.
3. كفالة الإستدامة البيئية وتوفير الحق للأجيال القادمة في الموارد الطبيعية والثروات من خلال ترشيد إستغلالها دون إسراف أو تبذير.
4. رفع المستوى المعيشي للأفراد والقضاء على الفقر.
5. المشاركة الشعبية في وضع السياسات ومراجعتها وصنع القرار.

6. إقامة شراكة عالمية من أجل التنمية.

3.1.2 الأطراف المشاركة في العملية التنموية (التنمية المستدامة)

إن صياغة إستراتيجية وطنية للتنمية المستدامة تستلزم توفير نظام يشجع على المشاركة والفكر النقدي وإلمام كامل بمفهوم التنمية المستدامة ومتطلباتها ومشاركة فاعلة على المستوى المحلي من قبل المعنيين بالتخطيط العمراني وأعضاء المجالس البلدية لتكوين جهازاً إدارياً فاعلاً له المقدرة على التنسيق مع الإدارات الأخرى، ويمنح الصلاحيات في عملية إتخاذ القرار والتي تكفل تحقيق هذه الإستراتيجيات التنموية المستدامة.(الشويخات، 2006)

ويعتمد تحقيق التنمية المستدامة على العديد من الجهات، وفيما يلي نستعرض الأطراف المشاركة في العملية التنموية ودور كل منها: (حسن وآخرون، 2005)

1. **الحكومة المركزية:** وهي تختص بالنواحي السياسية وتوجيه توزيع الموارد مع إعداد أُطر العمل المنظمة واللازمة لتنفيذ المشروعات التنموية في المجالات المختلفة.
2. **المحليات:** وتمثل المستوى الحكومي ذو الإتصال المباشر بالسكان، ويقع عليه الإلتزام الدستوري بضمان إمداد السكان بالخدمات إما من خلالها أو عن طريق التعاون والمشاركة مع جهات خاصة وغير حكومية، وغالبًا ما يقتصر دورها على الإدارة والإشراف لضعف قدرتها التمويلية بالإضافة إلى العديد من المشاكل والمعوقات التي تحد من قدرتها.
3. **المنظمات غير الحكومية والقطاع الخاص:** وتشمل الهيئات والإتحادات التي لا تتبع الأجهزة الحكومية بمختلف مستوياتها والتي أنشئت لتحقيق أهداف تنموية "كتوفير التمويل، ورأس المال وتقديم العون" وتضم العديد من الخبراء والمتخصصين في شتى المجالات وغالبًا ما يتمتع أعضاؤها بالكفاءة والإلتزام.
4. **الجمعيات الأهلية:** وهى نوعية من المنظمات الرسمية أو غير الرسمية يتم إنشاؤها وإدارتها من قبل المواطنين لتلبية إحتياجاتهم الإقتصادية والإجتماعية والمادية كتوفير وتحسين الخدمات، وهى غالبًا ما تكون ضعيفة من الناحية التمويلية وتفتقر للمهارات التخطيطية الفعالة للتنمية المحلية لكنها تضم مجال واسع من الأنشطة " كالرياضة، الصحة، التوظيف، العقائد، إحتياجات الشباب والمرأة".

5. **القيادات الشعبية والأهلية:** والمقصود بها ممثلي الشعب المنتخبين، وتتباين أدوارهم ومدى تأثيرهم على المواطنين بالمنطقة تبعاً لتنشئة العضو الثقافية وشخصيته وأسلوبه وخبرته في العمل القيادي.
6. **الجهات المانحة:** هي الجهات الممولة لمشروعات التنمية سواء كانت محلية مثل الصندوق الإجتماعي للتنمية، أو دولية مثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي UNDP، ويكون لهذه الجهات شروط وضوابط لتمويل تلك المشروعات.

2.2 التنمية العمرانية المستدامة

لقد تم خلال مؤتمر العمران/21 (برلين 2000) تعريف التنمية العمرانية المستدامة بأنها تحسين نوعية الحياة في المدينة، ويتضمن ذلك فضلاً عن الجانب العمراني الجانب البيئــي، الثقــافي، السياسي، المؤسسي، الإجتماعي والإقتصادي، دون ترك أعباء للأجيال القادمة، هذه الأعباء هي نتيجة إستنزاف الموارد الرئيسية. (ديب ومهنا 2009)

وقد تم تعريفها بأنها ما يؤدي لتحسين حياة المدن الإجتماعية والإيكولوجيــة علــى المــدى البعيد، وتم وضع إطار يساعد على الوصول للمدينة المستدامة، ويشمل أن تكون مدمجــة وذات كفاءة في توزيع إستعمالات الأراضي، قليلة الإعتماد على السيارة مع سهولة الوصول لجميــع أجزائها، تحقق الكفاءة في إستغلال الموارد المتاحة، محدودة التلوث والمخلفات، وتحافظ علــى المنظومة الطبيعية المحيطة، وتحتوي على إسكان وبيئة معيشية جيدة، ومنظومــة إيكولوجيــة إجتماعية صحية، وإقتصاديات مستدامة، وتفاعل وشراكة مجتمعية، ومحافظــة علــى الثقافــة المحلية.(يوسف، 2010).

ولتحقيق التنمية العمرانية المستدامة اقترح (Berlman) مبادئ محددة وهي (ديب ومهنــا 2009):

- التخطيط العمراني الدائري أفضل من التخطيط الخطي، وهــو ضــروري لإســترداد الموارد.
- لا يمكن أن تكون هناك حلول بيئية عمرانية من دون تخفيف الفقر العمراني.
- لا يمكن أن يكون هناك حل دائم للفقر ولتدهور البيئة دون مجتمع مدني قوي وإستعمال جيد للأراضي.

- لا يمكن أن يكون هناك تحول عمراني من دون:
  - تغيير الأنظمة المحركة القديمة وقواعد العمل.
  - تشكيل شراكات تعاونية بين القطاعات المشتركة.
  - ربط المحلي بالعالمي من خلال شبكات إتصال مستقلة.
- لا يمكن أن تكون هناك مدينة مستدامة في القرن الواحد والعشرين من دون عدالة إجتماعية ومشاركة سياسية وكذلك فعالية إقتصادية وإعادة إحياء بيئية.

وقد إعتمدت برامج التنمية الحضرية المستدامة في مدن العالم النامي على محورين أساسيين (حسن وآخرون، 2005):

المحور الأول: هو التنمية الإجتماعية التي تعنى بتنمية الموارد البشرية وبتوفير المتطلبات الأساسية من حيث الرعاية الصحية والتعليم الأساسي بالإضافة إلى تحسين مستوى المعيشة بغرض إقامة بناء إجتماعي جديد ينبثق منه علاقات إجتماعية (معنوية) جديدة تقوم على مبدأ المشاركة الشعبية أو وضع قيم مستحدثة تساهم في تغيير أوضاع إجتماعية كدمج دور المرأة في برامج التنمية.

المحور الثاني: هو المجال العمراني أو الفيزيقي الذي يهتم بإدخال مجموعة من التحسينات المادية على البيئة المحلية وتتمثل في تحسين وتطوير المباني ورصف الشوارع وتشجيرها مع توفير البنية الأساسية من شبكات التغذية بمياه الشرب والصرف الصحي والإنارة وتنسيق الفراغات الحضرية.

3.2 التخطيط المستدام للمدن

إن إعتبار البيئة بشكل أساسي في أثناء وضع السياسات التخطيطية وفي مرحلة مبكرة منها وتكاملها مع الدراسة الإجتماعية والإقتصادية يعد الدعامة الكبرى في سهولة الوصول إلى التخطيط المستدام على جميع المقاييس، حيث يعتمد نجاح إستراتيجية التخطيط وإستمراريتها على شمولها على أبعاد التنمية المستدامة (البعد البيئي والإجتماعي والإقتصادي)، فللوصول إلى التخطيط العمراني المستدام لابد من تحقيق عدة أمور وهي: (ديب ومهنا 2009)

1. التخطيط مع الأخذ بالحسبان مفهوم المقياس (scale).
2. تحديث المخططات التنظيمية بحيث تشتمل على منظور ثلاثي الأبعاد للمباني والسكان، فضلاً عن رؤية مستقبلية طويلة الأمد لإستراتيجية التنمية العمرانية.

3. ضرورة أن توجه طريقة تصميم الموقع للإستفادة من العوامل المناخية (التشميس، الرياح، نسبة الرطوبة، التظليل..) في المباني ولخفض تكاليف الطاقة.
4. دراسة مساحات وأماكن المناطق الخضراء والأشجار بالتزامن مع تصميم الموقع بحيث تضمن الإستفادة المثلى للحد من التأثيرات المناخية في التجمعات السكنية.
5. إستخدام وسائل النقل الصديقة للبيئة والحد من إستخدام المركبات الخاصة للتقليل من الإنبعاثات الغازية.
6. فصل حركة السيارات عن حركة المشاة – ما أمكن– وضرورة تخصيص طرق مستقلة للدراجات الهوائية.
7. إستخدام مواد بناء صديقة للبيئة، وتحقق أقل إستهلاك للطاقة.
8. ضرورة إندماج وتكامل الطاقة مع تخطيط إستعمالات الأراضي.
9. ضرورة وجود إطار فكري عام لسياسة عمرانية شاملة.

إضافةً إلى ذلك فقد حدد بعض الباحثين الأسس النظرية للعمران المستدام وهي عبارة عن عوامل مؤثرة في عمارة وعمران المدن بحيث تكون متوافقة مع المفهوم الشامل للتنمية المستدامة وهي كالتالي: (بو جمعة، 2008)

1. إمكانية الوصول بسهولة الى المقصد.
2. التقارب بين السكان من أجل الإستهلاك الراشد للمجال، مما يعني التقليل من المسافات التي على الأفراد قطعها يومياً للتمكن من قضاء حاجياتهم.
3. إندماج الوظائف داخل النسيج العمراني وخلق مناطق سكنية مختلطة قادرة على تلبية أكبر قدر من المتطلبات.

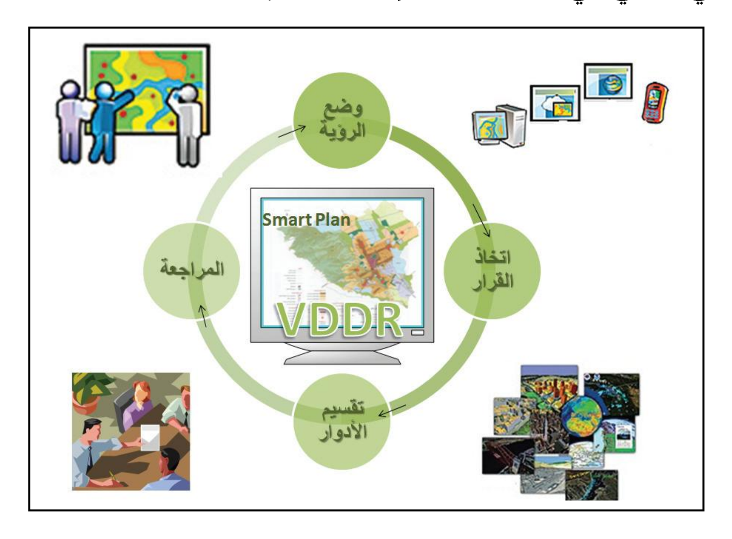
ومن الواضح أن العناصر المذكورة تتوافق مع إحتياجات الإنسان حيث أنها تحقق ما يلي:

- التقليل من الحاجة للتنقل.
- تحقيق الإكتفاء الذاتي في الخدمات والإستقلالية للتشكيل العمراني ولو بشكل جزئي.
- تحقيق الأهداف الإجتماعية والثقافية والبيئية للسكان بتوفير الراحة والأمن ومراعاة الخصوصية وسلامة البيئة.

وتقوم فكرة التخطيط المستدام على مبدأ أن المدينة المستدامة فقط هي تلك التي يتعامل معها المخطط العمراني كمنظومة إيكولوجية حيوية ذات هوية خاصة تظل في حالة دائمة من التفاعل والتطور والتحول والتبلور، لذلك فإن إستدامة عملية التخطيط العمراني هي السبيل الأمثل

للوصول للمدينة المستدامة. والآلية المقترحة لتنفيذ ذلك يمكن تلخيصها في النقاط التالية: (يوسف، 2010)

1. التخطيط العمراني الإستراتيجي متعدد السيناريوهات الإفتراضية والذي يتسم بمرونة عالية في إتخاذ القرارات وتقييمها وتطويرها، ويقترح أن يمر بمنظومة تتابعية من أربعة مراحل هي: وضع الرؤية مرتبة الأولويات ثم إتخاذ القرار ثم تقسيم الأدوار وأخيراً المراجعة لتبدأ عملية تطوير الرؤية وتتابع نفس الخطوات في صورة مستدامة فيما يمكن تلخيصه إصطلاحا في (VDDR) والذي يشير الى: (Vision, Decision, Division, Revision) كما يتضح في شكل رقم(2.1).
2. المخطط الذكي وهو لوحة تفاعلية دائمة التطور وهي مرتبطة بقاعدة معلومات وبيانات شاملة لكل مفردات وعناصر تخطيط المدينة (البيئية والعمرانية والإجتماعية والإقتصادية وغيرها) والتي ترتبط فيما بينها ببرنامج كمبيوتر خاص يتم تصميمه بحيث يحدد المحاذير والتعارضات التي لا يجب الوقوع فيها ونقاط القوة والضعف والفرص والمخاطر التي قد تنتج عن القرارات التخطيطية، والضوابط العامة والتفصيلية عالية المرونة التي يجب مراعاتها.
3. إستدامة المشاركة المجتمعية والشراكة بين القطاع الخاص والأجهزة الرسمية في عملية إتخاذ القرارت من خلال الإتصالية العالية بالمخطط الذكي عن طريق الإنترنت والتقنيات ووسائل الإتصال الحديثة.
4. يتحول دور المخطط العمراني إلى حالة أكثر تفاعلاً وتواصلاً مع قضايا المجتمع، بعدما كان دوره الرئيسي ينتهي في السابق بعد الإنتهاء من إعداد المخططات.



شكل رقم (2.1) يوضح منظومة التخطيط المستدام

المصدر: (يوسف، 2010)

4.2 مفهوم تخطيط إستعمالات الأرض

تُعد إستعمالات الأرض في المدينة من أكثر عناصرها المورفولوجية وأسرعها تغيراً، إذ قد يتغير نوع الإستعمال أكثر من مرة مع ثبات العناصر الأخرى (الشكل والخطة)، وتحتوي أي مدينة على جملة من الإستعمالات تتكامل لتعطي للمدينة خصوصيتها، فهي نتاج السلوك الفردي والجماعي للسكان بدافع من قيمهم ومثلهم، وفضلاً عن ذلك فهناك عوامل كثيرة أخرى تؤثر في إستعمالات الأرض داخل المدن يمكن إيجازها بالتركيز والتشتت والسيطرة والتدرج. (العكام وآخرون، 2009)

وقد عرّف الكثير من العلماء مفهوم تخطيط إستعمالات الأرض كلاً حسب ما رآه مناسبًا لمنطقته وعدد سكانه وحاجتهم من الإستعمالات، ومن هذه التعريفات ما يلي:

- إن مفهوم تخطيط إستعمالات الأرض هو إستخدام منطقي وسليم وعقلاني لأي مساحة من الأرض دون أن يكون هناك إستعمال على حساب إستعمال آخر أو سوء في الإستعمال (أبو حجير، 2003).
- هو عملية وضع توصيات تتعلق برصد الأماكن المناسبة للإستعمالات الإنسانية المختلفة وذلك من أجل تقديم إطار من القرارات العقلانية التي تقرر تخصيص الأراضي للأغراض العامة والخاصة. (أبو حسان، 2004)
- هو حزمة من الخطوات الإجرائية المتسلسلة والمترابطة التي يجري إعدادها وتنفيذها بهدف إيجاد إستعمال أمثل للأرض من خلال دراسة وتقييم جميع العوامل الإقتصادية والطبيعية القائمة وذات العلاقة. (المرجع السابق)
- وقد عُرِّف بأنه التوزيعات المكانية لوظائف المدينة المتعددة ممثلة بالوظيفة السكنية والصناعية والتجارية والخدمية والترفيهية وغيرها من الإستعمالات. (الساعدي، 2006)
- وقد عُرِّف بأنه التقييم النظامي للعوامل الفيزيائية (المادية)، الإجتماعية والإقتصادية -أي تقييم إحتياجات المجتمع الفعلية - بحيث يشجع ويعين هذا التقييم مستخدمي الأرض على إنتقاء أفضل الخيارات المستدامة والشاملة والتي تزيد من إنتاج الأرض (حسب نوع الإستخدام) وتعنى بحاجات المجتمع وتحفظ مواردها للأجيال القادمة. (أحمد، 2009)
- ويُعرَّف بأنه تقييم منهجي منظم للأرض وإستعمالاتها القائمة وكذلك للعوامل الطبيعية والإجتماعية والإقتصادية بطريقة تساعد وتشجع مستخدمي الأرض على إختيار أنماط

إستعمال مستدامة تمكن من زيادة الإنتاج وتلبية حاجات السكان وفي نفس الوقت تحافظ على البيئة. (غنيم، 2001)

وهنا لابد من تمييز مفهوم تخطيط إستعمال الارض land use عن مفهوم تنظيم الارض land organization الذي هو جزء من عملية التخطيط ويشير إلى العلاقات المنتظمة التي تربط النشاطات المختلفة للسكان في محيط مكاني معين وبشكل تتابعي ينسجم مع أهداف المجتمع، وتتأثر عملية تنظيم الأرض بثلاث عمليات رئيسية هي: المنافسة المكانية والدمج المكاني والإنتشار المكاني، وقوة هذه العمليات ترتبط بأسباب عديدة وتخضع أولاً وأخيراً لأحكام التنظيم المطبقة في الدولة.(المرجع السابق)

5.2 العوامل المؤثرة على تخطيط إستعمالات الأراضي

هناك العديد من العوامل التي تؤثر على عملية تخطيط إستعمالات الأراضي كما يلي:

1.5.2 العوامل السياسية

تلعب العوامل السياسية دوراً رئيسياً ومؤثراً في مجمل الحياة العامة، ومن أكثر الأمور التي تتأثر بالسياسة إستعمالات الأراضي في المدينة، فالبلد المستقل يشترك فيه المواطنون برسم السياسات العامة ويشاركون في التقييم والتنفيذ ويستخدمون الأرض بالطريقة المثلى، أما البلد الذي يعيش تحت الإحتلال والسيطرة يعيش في حالة من العشوائية والفوضى في إستعمال الأرض، ويبقى يتلقى سياسة رسم إستعمال الأرض ضمن ما تراه دولة الإحتلال وليس ضمن المصلحة العامة. (أبو حجير، 2003)

2.5.2 العوامل الاقتصادية

تؤثر العوامل الاقتصادية في شكل الإستعمال للأرض، ذلك أن القوى الإقتصادية الخارجية وعلاقتها مع قوى الإقتصاد الداخلي تلعب دوراً رئيسياً في تحديد الإستعمال الأمثل للأرض، حيث تؤثر القوى الإقتصادية في سير عملية التنمية في المدينة (المرجع السابق). ومن ناحية أخرى تؤثر قيمة الأرض في توزيع إستعمالات الأراضي وهي بدورها تتأثر بمجموعة من العوامل التي أهمها الكثافة السكانية والسكنية، الموقع وخصائصه، عامل الأفضلية والمنافسة بالنسبة للإستثمار والضرائب، نوع الوظيفة السائدة في المركز الحضري، الخصائص الطبوغرافية للأرض وأخيراً التخطيط الحضري من خلال تحديد مواقع المؤسسات العامة وسعة الشوارع ومناطق التقاطع والمناطق المفتوحة وإمتداد الوحدات السكانية ونوعيتها. وقد تبين من خلال

دراسات كثيرة أن قيمة الأرض في المدن تكون عالية في مركز المدينـــة الـــذي يمثـــل الثقـــل الإقتصادي وتقل هذه القيمة كلما إتجهنا إلى الأطراف مع ملاحظة وجود تغير في قيمة الأرض بالزيادة أو النقصان بمرور الزمان. (غنيم، 2001)

3.5.2 العوامل الثقافية

تلعب العوامل الثقافية دوراً كبيراً في كيفية إستعمال تلك الأرض، فالثقافة جزء لا يتجزأ من المجتمع والسكان هم جزء من الثقافة، فكلاهما يؤثر ويتأثر بالآخر، هذا إذا إستخدم الإنسان الأرض ضمن ثقافته الموروثة، وشارك في رسم سياسة إستعمال الأرض. (المرجع السابق)

4.5.2 العوامل الإدارية والتخطيطية

والمقصود بذلك هو نوعية التخطيط الممارس على التجمعات والسكان، هل هو ضمن مشاركة السكان في التخطيط، وفي كافة المراحل التخطيطية، وضمن الواقع؟ وهل هذه التجمعات تؤثر وتضع خبرتها في عملية التخطيط أم مجرد إدارة تتلقى السياسة التخطيطية. (المرجع السابق)

5.5.2 العوامل الإجتماعية

إن المجتمع هو نتاج لعمليات متتابعة ومتغيرة فهنالك في المراكز التجارية الموجودة في وسط المدينة نشاط رئيسي ونشاط تابع له خارج المركز كما يوجد تمركز للخدمات العامة والسكان وفي نفس الوقت يوجد إنتشار لها، كما يوجد داخل المدينة أنشطة غير متجانسة مثل وجود حي سكني ذو مستوى عالي يحيط به مساحة مختلفة، كما توجد أنشطة رئيسية في مكان ما تهجر مكانها ويحل محلها أنشطة أخرى. (أبو حسان، 2004)

ومن ناحية اخرى يؤثر الغزو على إستعمالات الأراضي في المدن، ويقصد به إختراق مجموعة أو إستعمال معين لمنطقة تتصف بجماعات سكانية أو إستعمالات تختلف إقتصادياً وإجتماعياً عن الجماعة أو الإستعمال الغازي، ومن العوامل التي تؤدي إلى بروز هذه الظاهرة حركة السكان وكل ما يطرأ على خطوط النقل ومستويات الدخل للسكان من تغيرات.

وتعتبر أنماط الإستعمال السكني في المناطق الحضرية من أكثر أنماط الإستعمال الحضري تعرضاً لظاهرة الغزو نظراً لعدم قدرتها على منافسة الإستعمالات الحضرية الأخرى وخصوصاً التجارية والصناعية. (غنيم، 2001)

وتتضمن العوامل الإجتماعية أيضاً الصحة العامة والأمان والراحة، حيث تتحكم الصحة والأمان في تخطيط إستعمال الأرض، وهما مرتبطان دائماً مع بعضهما، فالحي السكني يتطلب الحاجة إلى الأمن والحماية ضد الأخطار والحماية من التلوث، وتوفير الشروط الصحية. (أبو حجير، 2003)

6.5.2 العوامل الطبيعية

حيث أن الأنشطة الحضارية تميل إلى المواقع السهلية والقريبة من طرق النقل حتى تحقق مبدأ سهولة الوصول إلى هذه الأنشطة، الأمر الذي نجم عنه تحول في أشكال المدن والتي غلب عليها الشكل المتعدد الأذرع الذي يتناسب مع خطوط المواصلات المرتبطة بالمركز الحضاري، ومن جانب آخر فإن تركيب التربة وبنيتها يؤثر على طبيعة الإستعمال للأرض. (المرجع السابق)

7.5.2 عامل المنافسة

ويقوم مفهوم المنافسة على أساس أنه لا يمكن لنشاطين أن يستغلا نفس الحيز المكاني في نفس الوقت، فهنالك إستعمالات سائدة في المدن قامت على أساس عامل منافسة بين المجموعات السكانية المختلفة وبين إستعمالات الأرض المختلفة من جهة أخرى، ويلاحظ أن الإستعمالات التجارية والصناعية في المدن تعتبر أفضل الإستعمالات وذلك لمردوداتها الإقتصادية، يليها الإستعمالات السكنية من حيث القدرة على المنافسة. (المرجع السابق)

8.5.2 التقدم التكنولوجي وعامل النقل

إن التقدم التكنولوجي يؤثر بشكل مباشر في حياة السكان وبالتالي طبيعة الأنماط من الإستعمالات الممارسة في المدن وكذلك يؤثر التقدم التكنولوجي في حركة السكان والجانب المعماري (المرجع السابق). وتميل إستعمالات الأرض في المناطق الحضرية إلى الإمتداد والتحرك بإتجاه طرق المواصلات وخطوط النقل، وفي أحيان كثيرة فإن وجود طرق مواصلات يفرض أنماط معينة من إستعمالات الأرض وبخصائص ومواصفات مميزة، ومن المؤكد أن العديد من أنماط

إستعمال الأرض في المناطق الحضرية لا يمكن أن ينجح ويستمر إلا إذا توفرت طرق المواصلات كما هو الحال في الإستعمال التجاري والصناعي. (غنيم، 2001)

9.5.2 التغير في نمط الإستثمار السائد والمجاور

يعتبر عامل التغير في نمط الإستثمار السائد أو المجاور من العوامل الهامة المحددة لإستعمالات الأرض في المناطق الحضرية، فالإستعمال السائد في قطعة أرض معينة داخل المدينة وفي وقت محدد قد يصبح غير قادر على الإستمرار في وقت لاحق، الأمر الذي يؤدي إلى إضمحلاله أو هجرته إلى مناطق أخرى جديدة تتناسب مع إمكانياته وطموحاته، أما بالنسبة للتغير في الإستعمال المجاور فإنه عادة ما يترتب عليه مجموعة من التغيرات في قيم الأرض وإيجارها وكثافة الحركة وقد ينعكس هذا بمرور الزمن على أنماط الإستعمال المحيطة. (المرجع السابق)

10.5.2 التجمع أو الفصل

ويقصد بذلك أن الإستعمالات المتشابهة سواء كانت سكنية أو تجارية أو صناعية تميل إلى التجميع مع بعضها البعض، فمثلاً تتجمع المساكن ذات الخصائص المتشابهة في منطقة معينة، أو تميل إلى الصناعات المتخصصة في إنتاج سلع معينة أو مجموعة من السلع المتشابهة إلى التجمع في منطقة محددة، والعكس صحيح وهكذا. (المرجع السابق)

11.5.2 كثافة إستعمال الأرض

المعروف أن كثافة الإستعمال في المناطق الحضرية تكون في العادة عالية خصوصاً في مراكز المدن أو المناطق الحضرية، بينما تمتاز كثافة إستعمال الأرض في الأرياف بالإنخفاض، والجدير بالذكر أن كثافة إستعمال الأرض تختلف من منطقة لأخرى ومن قطعة أرض لأخرى في نفس المنطقة وهذا ناجم بالدرجة الأولى عن مجموعة من العوامل التي تؤثر بشكل كبير في كثافة إستعمال الأرض. (المرجع السابق)

أما **العوامل المحددة لإستعمالات الأرض الريفية** فتتمثل في مجموعة العوامل الطبيعية من طبوغرافية ومناخ وتركيب صخري....الخ، فهذه العوامل هي المسئولة عن خصوبة التربة التي يرتبط بها نمط الإستعمال الزراعي بالدرجة الأولى، وهي أيضاً تشكل محددات وضوابط لإستعمالات الأرض الريفية المختلفة وخصوصاً الترفيه والسياحة، فالخصائص الطبوغرافية

كتنوع أشكال سطح الأرض ودرجة الإنحدار والإرتفاع والإنخفاض عن مستوى سطح البحر وطبيعة التركيب الصخري كلها عوامل تؤثر بشكل كبير في إختيار المناطق السياحية بالإضافة إلى عوامل المناخ والنبات الطبيعي والحياة البرية، كذلك فإن مدى وفرة عناصر الإنتاج المختلفة كالعمالة ورأس المال تشكلان عوامل محددة وضابطة رئيسية بالنسبة لإستعمالات الأرض الريفية بالإضافة إلي التشريعات القانونية وأنواع الملكية والقيم الإجتماعية السائدة والثقافة السكانية، إلى جانب ذلك فإن المستوى التكنولوجي يلعب دوراً كبيراً كعامل محدد لإستعمال الأرض الريفية. (المرجع السابق)

6.2 مبادئ تخطيط إستعمالات الأراضي

تقوم عملية تخطيط إستعمال الأرض على مبدأين رئيسيين هما(المرجع السابق):

- **مبدأ الإستعمال الأمثل:**

فكل قطعة من الأرض لابد أن تؤدي وظيفة معينة فى الإقتصاد الوطني، لذلك تتحدد وظيفة تخطيط إستعمال الأرض في تحديد الإستعمال الأمثل لكل قطعة من أراضي الإقليم أو الدولة وبما يخدم المصلحة العامة، فأفضل الأراضي عادة ما تُخصص لأغراض الإنتاج الزراعي. إن الإستعمال الأمثل للأرض ما هو إلا مفهوم نسبي، فما هو إستعمال أمثل فى إقليم أو دولة قد لا يكون كذلك فى إقليم أو دولة أخرى وهكذا، ولكن في الحقيقة أن الإستعمال الأمثل عند مالك الأرض أو مستخدمها يتمثل دائماً فى ذلك الإستعمال الذي يحقق أقصى منفعة إقتصادية ممكنة، مع تأكيد التخطيط الحديث والمستدام على ذلك شريطة أن لا ينجم عن ذلك آثاراً إقتصادية وإجتماعية وبيئية سالبة أو على الأقل أن تكون هذه الآثار فى حدودها الدنيا التى يمكن السيطرة عليها ومعالجتها.

- **مبدأ تعدد الإستعمال:**

يلجأ المخططون في كثير من الأحيان إلى تشجيع تعدد إستعمالات القطعة الواحدة من الأرض خصوصاً في الدول ذات المساحة المحدودة التي تندر فيها الأراضى ذات الخصائص والمواصفات الجيدة والملائمة، فهناك خدمات أساسية لابد من توفرها حيثما إستقر الانسان أو السكان مثل: السكن وخدمات الإستجمام والترويح وخدمات الدفاع والأمن والتجارة، وكلما إزدادت كثافة السكان كلما إزدادت المنافسة بين هذه الإستعمالات المختلفة وهكذا.

7.2نظريات إستعمالات أرض المدينة

إن التجمعات العمرانية دائمة التغيير سواء في هياكلها العمرانية أو في القيم الإجتماعية والأنماط السلوكية وكذلك التغيرات الحادثة في البعد الإقتصادي لتلك المجتمعات، ومنذ الطفرة الصناعية وتطور وسائل المواصلات من بداية القرن العشرين وحتى منتصفه ظهرت نظريات وآراء كثيرة وتنوعت نماذج المدن، حيث كانت هذه النماذج تهتم بالشكل العام للمدينة، إلا إنه من المؤكد أن المدن تنمو وتتحرك كما ينمو الكائن الحي فتتغير أحياناً بالإضافة، ولكن الفكرة الأساسية للشكل تعتمد أساساً على إستعمالات الأراضي وتداخل نطاق المدينة مع إقليمها المحيط.(الشيال، 2005) وقد تعددت النظريات التي تناولت إستعمالات الأرض في المدن وسوف نتطرق هنا إلى أهم هذه النظريات وهي على النحو التالي (أبو حسان، 2004):

1.7.2 نظرية الحلقات المركزية

وهي أول النظريات والتي وضعت من قبل عالم الإجتماع (E.Burgess)، وإعتمدت هذه النظرية على فكرة أن التطور في المدن يأخذ الإتجاه الخارجي من المنطقة المركزية لكي يكون مناطق دائرية عددها خمسة يكون لها مركز واحد كما هو موضح في شكل (2.2) ويكون لكل منطقة مسمى كالتالي:

- منطقة قلب المدينة، وهي النواة التي تشمل المتاجر والمكاتب والبنوك....الخ، وتتواجد كل تلك الأنشطة في مكان مركزي من المدينة يسمى بالمنطقة المركزية للأعمال.
- منطقة الإنتقال، وتتميز بتعدد وتغير طبيعة إستعمالات الأرض ويبدأ في هذه المنطقة ظهور المناطق السكنية بمستويات مختلفة.
- منطقة مساكن العمال، وهي منطقة ذات مساكن شعبية لذوي الدخل المنخفض.
- منطقة المساكن الأفضل لذوي الدخل المتوسط.
- منطقة الضواحي البعيدة التي تمتد على طول خطوط المواصلات الرئيسية وتتميز بوجود مساكن لذوي الدخل المتوسط والعالي.

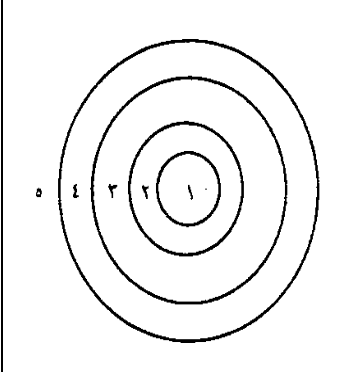
2.7.2 نظرية القطاعات

وقد ظهرت على يد الإقتصادي الأمريكي (H.Hoyt) عام 1939 م، حيث رأى أن التركيب الداخلي للمدن تحكمه الطرق التي تخرج من قلب المدينة بإتجاه الأطراف ويؤدي التباين في إمكانية الوصول إلى فروق في أسعار الأراضي ويؤثر ذلك بدوره على إستعمالات الأراضي في القطاعات المختلفة، وتضم نظرية القطاعات خمسة مناطق كما هو الحال في نظرية الحلقات المركزية بإستثناء المنطقة الثانية التي أُعتبرت منطقة صناعات خفيفة وتجارة جملة بدلاً من المنطقة الإنتقالية كما هو موضح في شكل رقم (2.2).

3.7.2 نظرية النوى المتعددة

وقد قدمها إثنان من الجغرافيين هما (Harris and Ullman) عام 1945 م، وبناءً علـــى رأي هؤلاء فإن المدن تظهر إتجاهات في النمو حول عدد من النوايا المتميزة، أي أنها لا تنمـــو فـــي مركز واحد من المدينة كما هو موضح في شكل رقم (2.2) وأن تجميـــع إســـتعمالات الأرض المتخصصة حول هذه النوايا قد شجعته عوامل عديدة منها أن بعـــض النشـــاطات التجاريـــة أو الصناعية ترتبط بغيرها إرتباطًا وثيقًا مما يتطلب وجودها في منطقة واحدة.

إن النظريات السابقة تعكس أهمية وقيمة الأرض، فعلى سبيل المثال تتركز منطقـــة الأعمـــال المركزية (CBD) في وسط المدن حيث التمايز والتفاضل والتنافس الشديد وأسعار الأراضـــي والأجور المرتفعة جدًا، كما أن هنالك وعي لإمكانية إنحطاط المناطق المحاذية لهـــذه المنطقـــة والتي تعتبر مناطق إنتقالية وسيطة وتمتاز بالكثافة السكانية والمشاكل الإجتماعية.



أ) نظرية الحلقات المركزية (Concentric zone theory)

١- منطقة قلب المدينة.

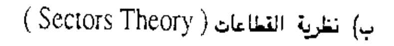
٢- منطقة الانتقال .

٣- منطقة مساكن العمال.

٤- منطقة المساكن الأفضل.

٥- منطقة الضواحي البعيدة.

نظرية الحلقات المركزية



ب) نظرية القطاعات (Sectors Theory)

١- المنطقة المركزية لأعمال التجارة.

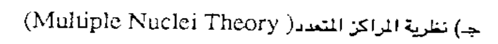
٢- منطقة تجارة الجملة و الصناعات الخفيفة.

٣- مساكن ذوى الدخل المنخفض.

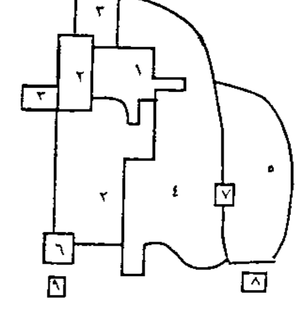
٤- مساكن ذوى الدخل المتوسط.

٥- مساكن ذوى الدخل المرتفع.

نظرية القطاعات



جـ) نظرية المراكز المتعدد (Multiple Nuclei Theory)



١- المنطقة المركزية لأعمال التجارة.

٢- منطقة الجملة والصناعات الخفيفة

٣- مساكن ذوى الدخل المنخفض.

٤- مساكن ذوى الدخل المتوسط.

٥- مساكن ذوى الدخل المرتفع.

٦- الصناعات الثقيلة.

٧- منطقة الأعمال والتجارة خارج المدينة.

٨- مساكن الضواحي.

٩- صناعات الضواحي.

نظرية المراكز المتعددة

شكل رقم (2.2) يوضح النظريات التقليدية لإستعمالات الأرض الحضرية

المصدر: (غنيم، 2001)

8.2 مبادئ إسلامية في تخطيط إستعمالات الأراضي

وُلدت أولى التشريعات العمرانية مع نشأة الدولة الإسلامية في المدينة المنورة، حيث بدأ تخطيط المدن والعمارة الإسلامية منذ هجرة النبي صلى الله عليه وسلم إلى المدينة المنورة التي تحولت من مجرد قرى متباعدة إلى مدينة منظمة، وكانت نواة التخطيط الأولى ببناء المسجد النبوي في أرض وسط المدينة أُبتيعت للمسجد، ثم شقت طرق رئيسية تصل المسجد بالضواحي. (قديد، 2010)

وقد أحدث الإسلام ثورة تمدن في تاريخ البشرية حيث أضاف نحو 450 مدينة إلى رصيد المستوطنات البشرية في العالم، هذه المدن لم تكن مجرد إضافة عددية، فقد إهتم المسلمون بوضع معايير لتخطيط المدن وتنظيم الحياة المدنية، بقدر ما إهتموا بتفاصيل البناء. وقد رافق توسع الدولة الإسلامية تأسيس العديد من المدن والقواعد العسكرية التي تحولت فيما بعد إلى مدن كان أهمها البصرة في 633 ميلادي والكوفة في 638 ميلادي والفسطاط في 642 ميلادي والقيروان في عام 670 ميلادي، وقد تشابه تخطيط هذه المدن إلى حد كبير فيما بينها، كما تشابهت مع تخطيط المدينة المنورة. (المرجع السابق)

1.8.2 التشريعات العمرانية الرئيسية التي قام عليها تخطيط المدن الإسلامية

لقد جاءت الأحاديث النبوية مع أفعال الصحابة الكثيرة الدالة على الإهتمام بتنظيم المدن، ويمكن الوقوف على أهم الضوابط والمعايير والتشريعات العمرانية الرئيسية التي قام عليها تخطيط المدن الإسلامية كما يلي (المرجع السابق):

1- أن يُساق إليها الماء العذب للشرب، حتى يسهل تناوله من غير عسف.
2- أن تُقدر طرقها وشوارعها، حتى تتناسب ولا تضيق، ذلك أن العلاقة بين الشارع أو الحارة أو الزقاق والقاطنين فيه، علاقة الترابط والتراحم، فالشارع في المدينة الإسلامية مرتبط بالعقار ومالكيه.
3- أن يُبنى فيها جامعاً للصلاة في وسطها ليكون قريباً على جميع أهلها.
4- أن تُقدر أسواقها بما يكفيها لينال سكانها حوائجهم عن قرب، وأن يحدد حجم السوق حسب حجم السكان.
5- أن تُميز قبائل ساكنيها بأن لا يجمع أضداداً مختلفة متباينة، مما يسمح بخلق الإنسجام العرقي الحضري.

6- أن تُحاط بسور خوف إغتيال الأعداء لأنها بجملتها دار واحدة وذلك من أجل الحماية وحفظ المجتمع الداخلي كأسرة واحدة.

7- أن يُنقل إليها من أهل الصنائع بقدر الحاجة لسكانها، فإذا كثرت تسبب البطالة.

فأما طرق الحماية من المضار فيراعى فيها ما يلي (المرجع السابق)**:**

- أن يُدار على منازلها جميعاً الأسوار وأن تكون على هضبة، أو بإستدارة بحر أو نهر فيصعب منالها على العدو ويتضاعف إمتناعها وحصنها.
- الحماية من الآفات السماوية وطيب الهواء للسلامة من الأمراض.

وأما جلب المنافع فيكون من خلال الأمور التالية :

- تسهيل المرافق للبلد ومنها الماء بأن يكون البلد على نهر أو بإزائها عيون عذبة.
- طيب المراعي فإن ذلك أرفق بحال الساكنين.
- وجود المزارع والأشجار، فالزروع وهي الأقوات إذا كانت بالقرب من البلد كانت أسهل في التحصيل، وكذلك الشجر للحطب والبناء.
- القرب من البحر لتسهيل الحاجات القاصية من البلاد النائية.

2.8.2 معايير تخطيط الإستعمال العام للأراضي في المدن الإسلامية

عرفت المدن الإسلامية نظام إستعمالات الأراضي للمناطق، حيث يُقضي بوضع كل نشاط حضري في منطقة معينة من المدينة بما يحقق التوازن في إستعمالات الأرض الحضرية، فالتوازن مطلوب بين عناصر البيئة الثلاثة: الإنسان والمكان والموارد الطبيعية، وقد حدد الدين الإسلامي الوسطية كمحدد في تشكيل وتوجيه حركة العمران التي تمثلت بمجموعة مظاهر: فقد نهى عن الإسراف، تقدير الكثافة البنائية للتحكم بالكثافة السكانية، حيث يعد التحكم بالكثافة السكانية هو المحور الرئيسي لتحقيق التوازن العمراني، والوسطية في تقدير إرتفاعات المباني وفي ظاهرة إلتحام المباني وإستخدام التكوين المتضام كنمط للنسيج العمراني لضمان عدم الهدر. (بصير، 2006)

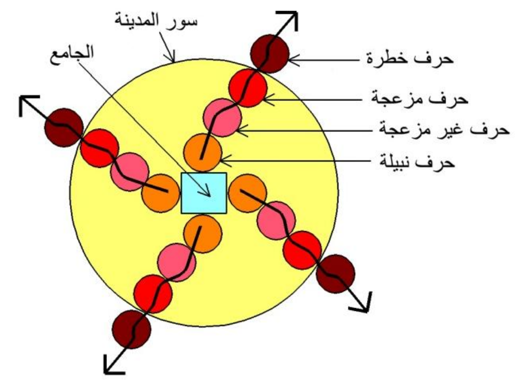
وكانت المناطق السكنية هي المناطق المحيطة بالمنطقة المركزية، ويتم تقسيمها إلى خطط أو قطائع، وكانت الأنهج (الطرق الرئيسية) تفصل فيما بينها، كما إهتم المسلمون بالجانب التقني والحرفي في الإستعمالات غير السكنية، فوضعوا الضوابط التي تتحكم بمناطق الأنشطة الصناعية والتجارية والحرفية، ومعايير الحكم بالضرر الناتج عنها، حيث عرفت المدينة الإسلامية تكاثر الحرف والصناعات التي تطورت على مر التاريخ الحضري الإسلامي، فكانت

بعض الأنشطة محظورة في المناطق أو الأحياء السكنية (كالحدادين والفخارين والطواحين) وذلك لسببين الأول الدخان المنبعث منها، والثاني هو خطر الحريق، وهذا ما إستدعى وجود قانون يلزم أصحاب هذه الصناعات في المناطق المخصصة لها بتوفير كمية من الماء بغرض الإحتياط لإطفاء الحرائق.(قديد، 2010)

كما ظهر تنظيم الأسواق وفق مبادئ الحسبة في الإسلام، فقد كان المحتسب على الأسواق يجعل لأهل كل صنعة منهم سوقاً يختص بهم وتعرف صناعتهم فيه، إضافة إلى إبعاد الصناعات المحتاجة إلى النار كالحداد والخباز عن سوق العطارين والبزازين (محلات الألبسة) لعدم التجانس وحصول الضرر، وقد جاء في كتاب الفقه:
"ويمنع الدباغون مما يحدثون من دباغتهم لنتن ريحها، وكذلك دخان الحمامات والأفران وما شابه ذلك" وهذا ما يتم عمله من قبل المخططين في المدينة المعاصرة من عزل المناطق الصناعية والمطارات وكل ما يضر بالمارة والأسواق.(علي،2001)

وقد تُرجمت تلك المبادئ إلى معايير تخطيطية تحكم التوزيع المكاني للأسواق والحرف وهي موضحة في شكل (2.3)، ومن هذه المبادئ(قديد، 2010):

- تخصيص أماكن الأسواق المرتبطة بإحتياجات السكان اليومية بشكل يسهل تأمين الوصولية.
- التجانس بين الصناعات المتشابهة وتجميعها في مكان واحد.
- إبعاد الأنشطة التي يمكن أن تحدث الضرر بسبب أثرها السلبي عن الأنشطة الأخرى وعن المناطق السكنية (كالأنشطة التي ينتج عنها الدخان، الرائحة، الضوضاء، التلوث).
- مراقبة الأسواق من قبل المحتسب الذي يسهر على منع الغش والجهالة والغرر، ويراقب الجودة.



شكل رقم (2.3) يوضح التوزيع المكاني للحرف

المصدر: (قديد، 2010)

إن إستدامة إستعمالات الأراضي من وجهة نظر الشريعة ذات مفهوم واسع، بحيث تشمل الإستمرارية، والإنسجام في تطبيق التكنولوجيا والإبتكارات، والقيم الروحية، فضلاً عن تحقيق الأمن العام والراحة للسكان والبيئة في نفس الوقت، وقد ظهر ذلك واضحاً منذ القدم ولا يزال في مدينة مكة كنموذج للمدينة التي تعصف بها التكنولوجيا المتغيرة وتواجه ايضاً تغيرات ديموغرافية حيث حافظت هذه المدينة على إستقرارها البيئي حتى هذا الوقت.(Barau, 2010)

وقد ورد في القران الكريم الكثير من القواعد في مجال إستعمال الأراضي التي تتطابق مع المفاهيم البيئية المستدامة ومنها (بصير، 2006):

1. أن تُحترم طبيعة الأرض فلا يُبنى في الأرض الصالحة للزراعة، قال تعالى: "وَفِي الأَرْضِ قِطَعٌ مُّتَجَاوِرَاتٌ وَجَنَّاتٌ مِّنْ أَعْنَابٍ وَزَرْعٌ وَنَخِيلٌ صِنْوَانٌ وَغَيْرُ صِنْوَانٍ يُسْقَى بِمَاء وَاحِدٍ وَنُفَضِّلُ بَعْضَهَا عَلَى بَعْضٍ فِي الأُكُلِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَعْقِلُونَ". (الآية 4 من سورة الرعد)
2. عدم الهدر بالبناء والإسراف، قال تعالى: "وَكَمْ أَهْلَكْنَا مِنْ قَرْيَةٍ بَطِرَتْ مَعِيشَتَهَا فَتِلْكَ مَسَاكِنُهُمْ لَمْ تُسْكَنْ مِنْ بَعْدِهِمْ إِلَّا قَلِيلًا وَكُنَّا نَحْنُ الْوَارِثِينَ" (الآية 58 من سورة القصص).
3. بناء الحدائق والمحافظة عليها، قال تعالى: " فَأَنْبَتْنَا بِهِ حَدَائِقَ ذَاتَ بَهْجَةٍ" (الآية 60 من سورة النمل).
4. وفي مجال مواد البناء، فقد أمر الله سبحانه وتعالى أن نستخدم مواد البناء الطبيعية (الجلد، الصوف، الشعر، الوبر) في البناء والأثاث والمواد التي لا تضر البيئة فقد قال تعالى: "وَجَعَلَ لَكُم مِّن جُلُودِ الأَنْعَامِ بُيُوتًا تَسْتَخِفُّونَهَا يَوْمَ ظَعْنِكُمْ وَيَوْمَ إِقَامَتِكُمْ وَمِنْ أَصْوَافِهَا وَأَوْبَارِهَا وَأَشْعَارِهَا أَثَاثًا وَمَتَاعًا إِلَى حِينٍ". (الآية 80 من سورة النحل)

3.8.2 معايير تخطيط المناطق في المدينة الإسلامية

لقد إعتمد تخطيط المناطق في المدينة الاسلامية على معايير محددة نستعرضها فيما يلي (قديد، 2010):

أولاً: البعد الإجتماعي في تحديد تخطيط المناطق السكنية

عرفت المدن الإسلامية الخطة كوحدة ووسيلة لتخطيط المناطق (الخطة هي قطعة أرض يحددها الحاكم ويمنحها لكل قبيلة لتقيم فيها)، فكانت المناطق السكنية تخضع لمفهوم التوزيع القبلي الذي يؤمن التجانس الإجتماعي وليس الطبقي كما يمكن الأخذ بعين الإعتبار ما يسمى الآن بالمجاورة

السكنية، عن طريق معنى الجوار كما جاء عن النبي صلى الله عليه وسلم، الذي إعتبر أن حـق الجوار يمتد إلى أربعين داراً من كل جانب.

ثانياً: التشريعات المتعلقة بالتدرج الهرمي لشبكة الطرق

وهي التشريعات التخطيطية المتعلقة بتحديد عروض الطرق، حيث جعل رسول الله صـلى الله عليه وسلم حدها الأدنى سبعة أذرع، فقال صلى الله عليه وسلم: "إذا إختلف الناس في الطريـق فحدها سبعة أذرع"، وهذا ما أُشتهر عن عمر بن الخطاب أيضاً في تاريخ بناء الكوفـة، حيـث أمرهم بأن تكون المناهج أربعين ذراعاً، ومما يليها ثلاثين ذراعاً وما بين ذلك عشـرين، وفـي الأزقة سبعة أذرع ليس دون ذلك شيء.

وبموجب ذلك تم تصنيف شوارع المدينة الإسلامية إلى ثلاث مستويات:

- الشوارع العامة: التي يكون الحق فيها لعامة المسلمين والإنتفاع لفائدة كل المارة ويمنع التصرف فيها بما يضر المارة.
- الشوارع العامة / الخاصة: التي يكون الإرتفاق بها من قبل الجماعة أقل وسيطرة القاطنين عليها أكثر.
- الشوارع الخاصة: وهي ملك لساكنيها فقط ومشتركة الإنتفاع، حيث يجوز لأي ساكن أن يتصرف فيها بعد موافقة باقي القاطنين.

وقد إرتبط تحديد مقاييس الطرقات وتدرجاتها بعوامل مختلفة منها ما هو متصل أصـلاً بنظـام تخطيط المدينة ومنها ما هو مرتبط بطبيعة الموقع والمناخ وطريقة ونوعية الإرتفاق بالإضـافة إلى الإرتباط بالقيم والعادات والتقاليد الإسـلامية وقـوانين الحسـبة السـائدة فـي المجتمـع الإسلامي.(ملا، 2001)

4.8.2 التشريعات التخطيطية على مستوى قطعة الأرض

إن المقصود بالتشريعات التخطيطية على مستوى قطعة الأرض هو مـا يتعلـق بالإرتـدادات والفتحات وذلك كما يلي (قديد، 2010):

أولاً: الإرتدادات

ومن أمثلة التشريعات التخطيطية المتعلقة بمفهوم الإرتداد بالبناء عدم تجاوز البناء وتعديه علـى حرم الطريق، فإن أضر الناس في ممرهم هُدم ما بُنى، قلّ أو كثر بإتفاق أهل المذهب، وإذا لـم

يضر بأحد وكانت السكة واسعة جداً فمنهم من قال يهدم، ومنهم من قال لا يهدم، ومنهم من حدد الشارع فقال: إذا كانت السكة أقل من سبعة أذرع هدم الجزء المتعدي من البنـــاء، وإن كانـــت السكة أكثر لم يهدم، وكان الأصل في المنع ما روي عن إبن وهب أن النبي صلى الله عليه وسلم قال: "من إقتطع من طريق المسلمين أو أفنيتهم أو من أرض ليست له شبراً من الأرض طوقـــه يوم القيامة إلى سبع أرضين".

ثانياً: الفتحات

إنطلقت التشكيلات العمرانية في المدن الإسلامية وفقاً لمبادئ رفع الضـــرر وحقـــوق الجـــوار، ويمكن توضيح ذلك من خلال معرفة الضرر الناتج عن فتح الكوة أو النافذة ومدى تـــأثير هـــذه العملية على العلاقة بين الجيران، فقد ورد عن القاضي أبي عبد الله بن الحاج: "أنه من أحـــدث طاقة لغرفته يطلع منها على ما في أسطوان دار جاره أو غرفته مُنع من ذلك".

5.8.2 الحسبة (الرقابة التخطيطية)

المحتسب هو موظف متخصص تُناط به مهمة تطبيق الحسبة في المدينة، وترتبط وظيفـــة المحتسب بمسائل العمران، حيث كان يتدخل لمنع التعدي على حدود الجار شـــريطة تقـــديم شكوى له، وأن لا تكون القضية قد وصلت إلى حد النزاع مما يستوجب تـــدخل القاضـــي، ومنها ألا يعلو البناء على المباني الأخرى المجاورة وإلا فإنه يلزم من علا بناؤه أن يســـتر سطحه أو أن لا يُشرف على غيره.

كما يراقب المحتسب البروزات إلى فضاء الشارع وإزالة الأنقاض ومخلفات البناء من الشوارع والأسواق وضمان عدم وجود ما يضر بالصالح العام أو يعيق حركة المارة، وفي مثل هذه الحالات يكون تدخله مباشراً بمبادرة منه، إضافة إلى ما يتعلق بالبنيان من مراقبة جودة التنفيذ، وتوفير عوامل الأمان المتعلقة بالصحة العامة والسلامة، ومراقبة الحيطان المائلة أو الآيلة للسقوط وإجبار أصحابها بإصلاحها أو إعادة بنائها (المرجع السابق).

وقد كان في زمن الخلافة الأول، كل من أبي بكر وعمر رضي الله عنهما يقومان بدور المحتسب بأنفسهما، ولكن مع توسع رقعة الدولة الإسلامية، وزيادة أعباء الحكم على

الخليفة، صار يعهد لكل من القاضي والمحتسب بمهمة تطبيق القواعد المتعلقة بأمور البناء والعمران حيث كان القاضي يستعين بأهل الخبرة في الأمور الخاصة بالبناء والعمران، مقتدياً بذلك برسول الله صلى الله عليه وسلم الذي كان أول من طلب مشورة أهل الخبرة بهذا الشأن.(المرجع السابق)

6.8.2 الأدلة الشرعية لضوابط العمران في الشريعة الإسلامية (فقه البنيان):

تعتبر مقاصد الشريعة الإسلامية الخمسة (حفظ الدين والنفس والعقل والنسل والمـال) المحـور الرئيسي الذي يدور في فلكه كافة الأحكام الشرعية في أي من مجالات الحياة، ومنهـا النشـاط العمراني، حيث شكلت هذه المقاصد أساس الترابط بين الإسلام والعمران في بـلاد المسـلمين وذلك على الرغم من تنوع الأنماط والأشكال العمرانية بإختلاف الحواضر الإسـلامية زمانيـاً ومكانياً، وبما يحقق المتطلبات الرئيسية الثلاثة وهي الضرورية والحاجية والتحسينية. فالمحافظة على الدين يبدأ من بناء المساجد، وهذا ما فعله النبي صلى الله عليه وسلم منـذ وصـوله إلـى المدينة المنورة، حيث بنى المسجد النبوي الشريف، وحفظ النفس والعقل والنسل والمال، لابد لها جميعاً من وجود البيئة العمرانية السكنية وما يستتبعها من مرافق وخدمات. (المرجع السابق)

وقد إعتمد فقهاء المسلمين في تناولهم لأحكام البنيان على النصوص القرآنية والأحاديث النبوية الشريفة إضافة إلى كتب الفقه، ومن ذلك قول الله عز وجل: "خُذِ الْعَفْوَ وَأْمُـرْ بِـالْعُرْفِ وَأَعْرِضْ عَنِ الْجَاهِلِينَ". (الآية 199 من سورة الأعراف)، وعلى الحديث النبوي الشريف الذي رواه الإمام أحمد وابن ماجة : "لا ضرر ولا ضرار"، وترتب عن مبدأي "الأخذ بالعرف" و "لا ضرر ولا ضرار" في تقرير أحكام البناء ظهور مبدأ آخر يدعى "حيازة الضرر" الذي يعني: أن من سبق في البناء يحوز العديد من المزايا أهمها حيازة الضرر وتملك الأرض التي يجب على كل من يأتي من بعده من الجيران أن يحترمها وأن يأخذها بعين الإعتبار عنـد قيـامهم ببنـاء بيوتهم. (المرجع السابق)

ونتيجة لتطور الدول الإسلامية وتوسع المدن، ظهر ما يمكن تسميته بفقه البنيان الذي هو عبارة عن مجموعة القواعد الفقهية التي تراكمت بمرور الزمن نتيجة للمسائل الفقهية المتولـدة من حركة العمران في المجتمع، والتي أجاب عنها الفقهاء، فكانت تلك القواعد بمثابـة المرجـع للسلطة والمجتمع والجهات المختصة من مهندسين ومخططين يحتكمون إليها عند اللزوم، ومـن

خلال فقه البنيان تم تحديد وتنظيم العلاقات بين الناس، وضبط عملية العمران وحل المشاكل التي قد تنجم بين الناس. (المرجع السابق)

وقسم الفقهاء أحكام البناء إلى أربعة أقسام رئيسية هي (المرجع السابق):

1- البناء الواجب: مثل بناء المساجد، والحصون.
2- البناء المندوب: كبناء المآذن والتي تندب للأذان، وبناء الأسواق.
3- البناء المباح: مثل بناء المساكن والدور ليحفظ فيها الناس أنفسهم وأموالهم وأعراضهم.
4- البناء المحظور: كبناء دور السكر ودور البغاء والبناء على المقابر وفي أرض الغير.

ويمكن إستعراض المحاور الرئيسية التي تعرض لها الفقه الإسلامي والتي إرتبطت بالتشريعات العمرانية بمفهومها المعاصر كما يلي (المرجع السابق):

1- مسائل قسمة العقارات (معايير تقسيم الأراضي الفضاء).
2- حقوق الجوار والإشتراك (معايير تخطيط المجاورات السكنية).
3- الأراضي والمياه وحقوق المرور وصرف المياه والمسيل (المرافق العامة والبنية التحتية).
4- الحسبة والمراقبة الحضرية (الرقابة التخطيطية).
5- أحكام الأوقاف
6- العقود
7-المنازعات (الدعاوى التخطيطية)

نستنتج مما سبق، أن مقاصد الشريعة وأحكام الفقه الإسلامي، قد أوجدت مصدراً غير ناضب للعمران البشري مرتبط إرتباطاً وثيقاً بالإستدامة التي لم تكن معروفة في ذلك الوقت بمعناها الحديث، حيث إهتم الإسلام بالبيئة الحضرية والأرض، وأوصى بالعناية الصحية والرعاية الإجتماعية، وحض على التنمية الإقتصادية، وهي في مجملها تعتبر أهم الركائز التي تقوم عليها الإستدامة، وعلى الرغم من وجود التشريعات والأنظمة التخطيطية والبنائية الكثيرة المُشكّلة لفقه العمران في الشريعة الإسلامية، إلا أن تطبيق تلك التشريعات كان تلقائياً وطواعياً من قبل السكان، وذلك لإرتباطها بالقيم الدينية والأخلاقية وإنضباطها برباط المصلحة المجتمعية، فكانت في الأساس ضميرية تنطلق من الوازع الديني، ثم تحولت بفعل الزمن إلى أعراف يتداولها الناس، ولذلك كانت السلطة العامة تحدد للسكان ما يمنع عليهم فعله لتحقيق المصلحة العامة، وتترك لهم الحرية في الباقي.

الفصل الثالث: الخصائص العمرانية لمدينة غزة

1.3 الموقع والمناخ – علاقة المدينة بالساحل.
2.3 التضاريس
3.3 التربة
4.3 السكان
5.3 أهمية المدينة وعلاقاتها الحضرية والإقليمية.
6.3 التطور العمراني للمدينة عبر المراحل التاريخية المختلفة.
7.3 القوانين والتشريعات التي تحكم إستعمالات الأراضي في المنطقة.

.

الفصل الثالث: الخصائص العمرانية لمدينة غزة

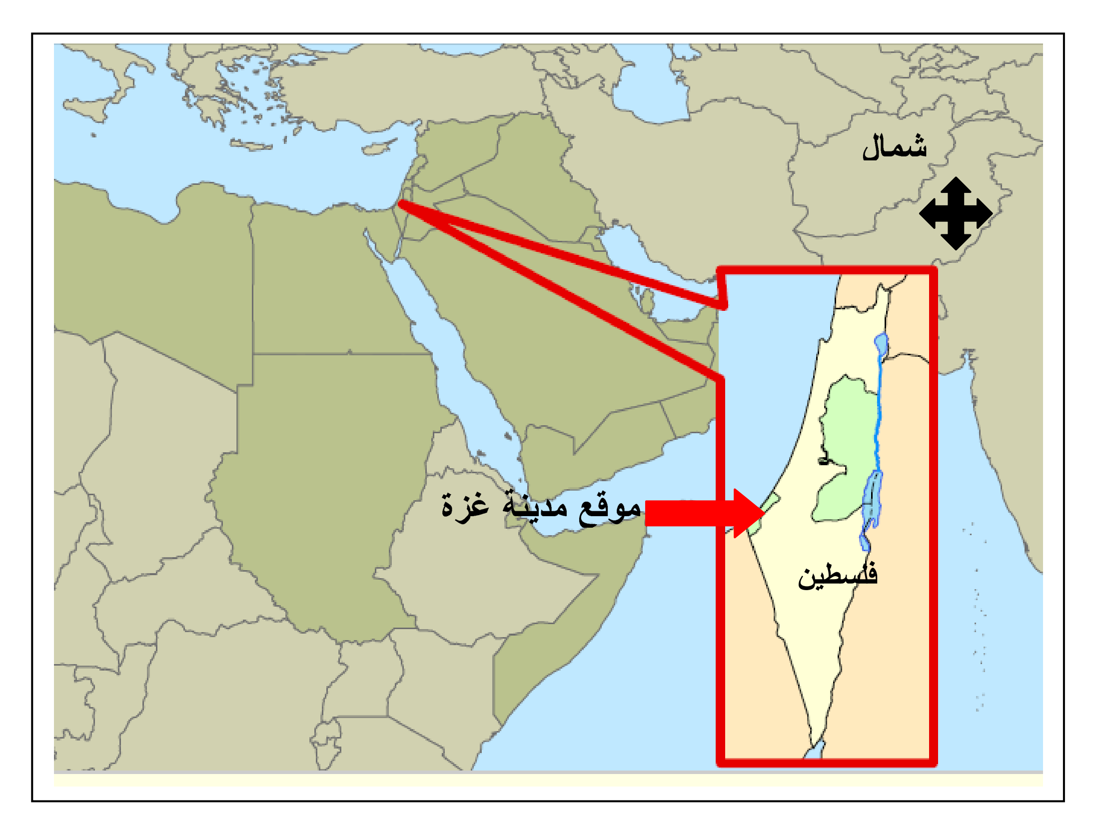
تعتبر فلسطين ملتقى القارات الثلاث آسيا وأفريقيا وأوروبا، وهي الأرض المباركة التي بـــارك الله فيها للعالمين، مما جعلها مطمعاً لكل أمم وشعوب الأرض، وتعتبر مدينة غزة من أهم المدن الفلسطينية ولقد كان لهذا الموقع ولهذه الأهمية تأثير ذو حدين، فتارة يأتي بالخير والرخاء وتارة أخرى يأتي بغير ذلك حتى جاء الاحتلال الإسرائيلي الذي دمر في المدينة كل مظاهر الحضارة ودمر العمارة والعمران، ومن خلال هذا الفصل سنستعرض أهم الملامح والخصائص الطبيعية والعمرانية لمدينة غزة بالإضافة إلى خصائص السكان وتوزيعهم، ومراحل التطــور العمرانـــي والتاريخي للمدينة.

1.3 الموقع والمناخ – علاقة المدينة بالساحل

1.1.3 الموقع

تعتبر مدينة غزة أهم مدن القطاع الذي يمتد على ساحل البحر المتوسط، مواجهاً لسواحل أوروبا، ويحتل أقصى الطرف الجنوبي الغربي من فلسطين بشكل شريطي يمتد من الشمال إلى الجنوب بطول 45كم، وعرض ما بين 6-12كم، ومساحة 365كم2، وتقع مدينة غزة شمال وادي غزة الذي يمر في منتصف القطاع، يحدها غرباً البحر الأبيض المتوسط (بطول حوالي 6.5 كيلو متر على البحر) ومن الشمال بلدية جباليا ومن الشرق الخط الأخضر ومن الجنوب منطقة الميناء الجديد جنوبي مسجد خليل الوزير (الشيخ عجلين)، وتبلغ مساحة مدينة غزة حوالي 45000 دونم.(المغني، 2006)

وتتميز مدينة غزة بموقعها الجغرافي المتوسط ما بين قارتي آسيا وأفريقيا وهو ما جعلها منذ القدم مركزاً تجارياً وممراً للقوافل التجارية ما بين مصر والشام ما أدى إلى نموها اقتصادياً وثقافياً وظهور العديد من الأبنية والمرافق لخدمة التجار والمسافرين، كما هو موضح في شكل(3.1)، إن أهم ما يميز المدينة طبيعياً هو الموقع البحري على الرغم من أن البحر لم يكن هدفاً للمدينة عند إنشائها إلا أن أهميته كانت موجودة منذ القدم (صالحة، 1994)، ولقد حافظت مدينة غزة القديمة على موقعها منذ نشأتها حتى اليوم والذي يبعد عن شاطيء البحر بنحو ثلاثة كيلو مترات ونصف من الغرب. (المبيض، 1987)



شكل رقم (3.1) يوضح موقع مدينة غزة بالنسبة لفلسطين وبالنسبة للعالم
المصدر: (الأطلس الإحصائي لفلسطين، 2009)، بتصرف الباحثة

ومن أهم الموانئ القديمة التي كانت عامرة على شاطيء غزة (ميومس) الذي أقيم في العهد الروماني 337م، وتم إستخدامه للتجارة، وتبرز أهمية البحر المتوسط في أنه يوفر مورداً غذائياً للسكان وأنه وسيلة للنقل والتجارة بالإضافة إلى كونه وسيلة ترفيه لسكان المدينة، وتبرز هذه الأهمية أيضاً في أن المدينة تواجه السواحل الأوروبية مما يجعلها منفذاً بحرياً هاماً (صالحة، 1994)، ومع إطلالة المدينة على البحر المتوسط فإن إتجاهات النمو العمراني مفتوحة في إتجاه الشمال والجنوب، أما شرقاً فهي محدودة بالخط الأخضر الفاصل بين المدينة وفلسطين المحتلة، وعلى ذلك فإن الإمتداد الشريطي للعمران المرتبط بالساحل هو الصفة التي سوف تظهر على المدينة بشكل واضح في المستقبل، كما هو الحال في معظم المدن الساحلية. (المرجع السابق)

2.1.3 المناخ

يعتبر المناخ من أهم العوامل التي تشترك في صنع خصائص البيئة وكذلك الخصائص التخطيطية والعمرانية، ولذلك يجب الإستفادة من المناخ بشكل أساسي لتحقيق راحة السكان بأقل التكاليف، وفيما يلي نستعرض أهم العناصر المؤثرة على المناخ في مدينة غزة:

أولاً: الحرارة

يعتبر مناخ القطاع جزءاً من الحزام الإنتقالي بين الصحراء ومناخ البحر المتوسط (المبيض، 1987) فهو شبه إستوائي جاف صيفاً معتدل شتاءاً، ويتراوح معدل درجات الحرارة اليومي ما بين 25ºم, 13ºم، وتتراوح درجات الحرارة العليا صيفاً من 29ºم نهاراً إلى 17ºم ليلاً، والصغرى شتاءاً من 21ºم نهاراً إلى 9ºم ليلاً. وتزداد درجات الحرارة كلما إبتعدنا عن ساحل البحر، وتتراوح نسبة الرطوبة في الصيف من 65% نهاراً إلى 85% ليلاً، وبين 60% إلى 80% شتاءاً. (البغدادي، 2010)

ثانياً: الرياح

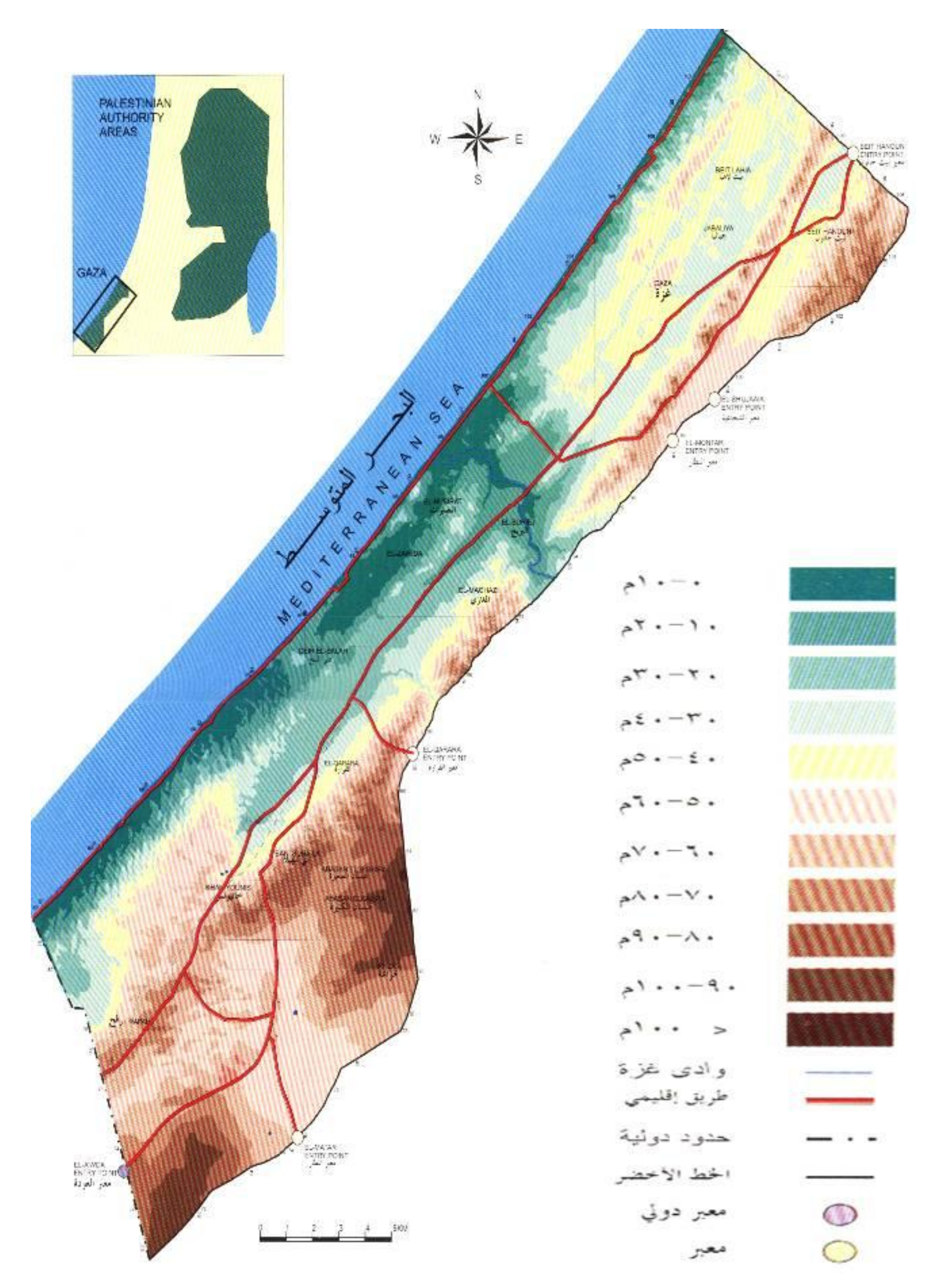
تأتي الرياح السائدة في الصيف من الشمال الغربي، وأعلى معدل لسرعة الرياح فيها يصل إلى 3.9 م/ث في فترة الظهيرة، وتنخفض إلى النصف في الليل. وفي الشتاء تهب معظم الرياح من الجنوب الغربي بمعدل سرعة 4.2 م/ ث (المرجع السابق)، وكذلك رياح جنوب شرق التي تهب من صحراء سيناء وتبلغ 22% من مجموع الرياح التي تهب على المدينة وهي حارة صيفاً وباردة شتاءً. (محسن، 2000)

ثالثاً: الأمطار

تتناقص كمية الأمطار من 450 ملم في الشمال إلى 200 ملم في رفح، وتزداد كمية الأمطار في الداخل بسبب الإرتفاع عن سطح البحر وتهطل أكثر الأمطار بين 15 أكتوبر ونهاية مارس.(البغدادي، 2010)

2.3 التضاريس

خريطة الكنتور لمحافظات غزة توضح أن أعلى نقطة إرتفاع موجودة في منطقة المنطار بالقرب من الخط الأخضر الذي يفصل قطاع غزة عن فلسطين المحتلة، وإرتفاعها 100م عن مستوى سطح البحر، ثم يأتي الكنتور متدرجاً بإنخفاض حتى يصل إلى إرتفاع 20 متر فوق سطح البحر على شكل ألسنة طولية في وسط المحافظات من أقصى الجنوب إلى أقصى الشمال (الأطلس الفني، 1997)، والشكل رقم (3.2) يوضح الخريطة الطبوغرافية لمحافظات غزة.



شكل رقم (3.2) يوضح الخريطة الطبوغرافية لمحافظات غزة

المصدر: (الأطلس الفني، 1997)

3.3 التربة

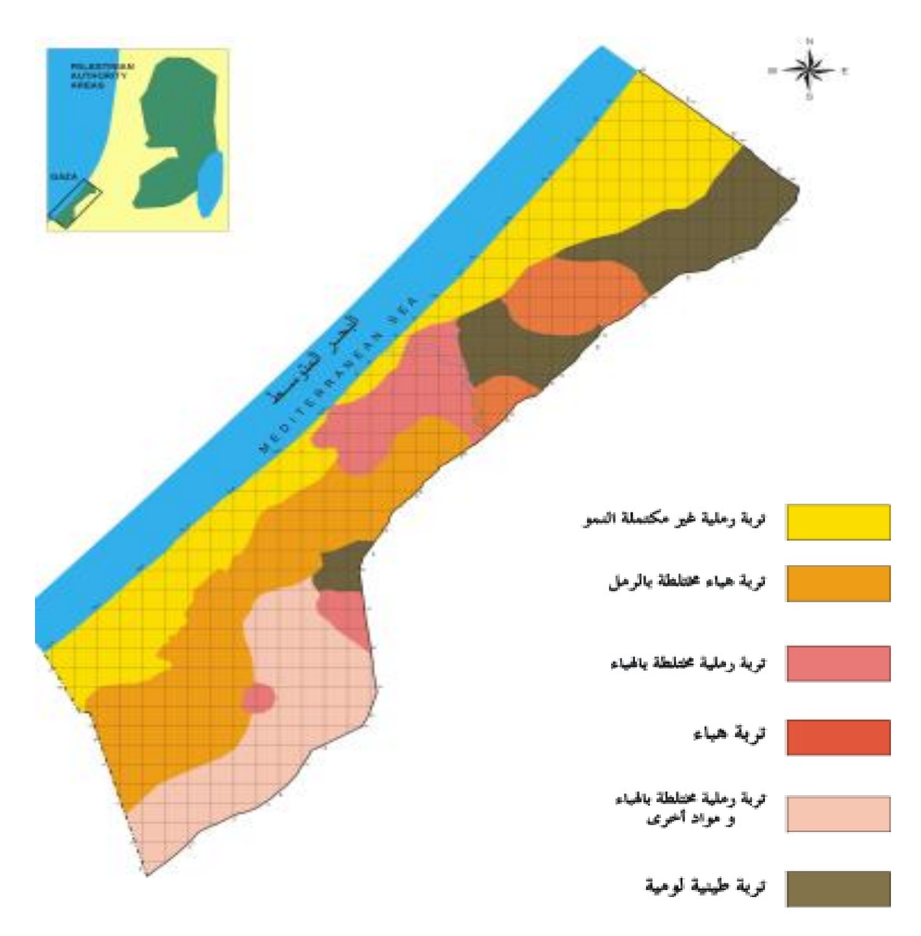
مدينة غزة ذات تربة طينية وتكوينات رملية وجيرية أمدت المدينة بالخصب الزراعي ومواد البناء والصناعات الممكنة من فخارية وزجاجية وتضاريس مهذبة، ويمكن تصنيف وتوزيع التربة وفقاً لموقعها الجغرافي كالتالي (المبيض، 1987):

منطقة شمال شرق غزة: ذات تربة طينية 80% من مساحتها و20% رمال وكركار.

منطقة غزة: 90% من تربتها طينية و10% صفراء.

منطقة شمال غرب غزة: ذات تربة رملية تكون 70% من مساحتها وتربة صفراء 20% وتربة طينية 10%.

والشكل رقم (3.3) يوضح تصنيف التربة في قطاع غزة.



شكل رقم (3.3) يوضح تصنيف التربة في قطاع غزة

المصدر: (الأطلس الفني، 1997)

4.3 السكان

مرت الأراضي الفلسطينية خلال الفترة السابقة بتغيرات وتطورات مهمة، ولعبت مجموعة من العوامل والمؤثرات دوراً أساسياً في رسم الملامح الأساسية للأوضاع المعيشية للفلسطينيين، وفي تحديد واقع المؤشرات الديموغرافية والإقتصادية والإجتماعية والخدمية، ويستطيع المتتبع للشأن الفلسطيني ملاحظة التذبذب في الوضع التنموي في الأراضي الفلسطينية خلال الفترة السابقة، وما ترتب عليه من تغييرات مهمة في واقع المؤشرات المختلفة (صلاح،2009).

ونستعرض فيما يلي الواقع الديموغرافي والإقتصادي والإجتماعي لمدينة غزة والعوامل المؤثرة عليها:

1.4.3 نمو السكان وتوزيعهم

لقد تطوَّر التعداد السكَّاني للقطاع خلال العقود الخمسة الماضية بشكلٍ عكس التطوُّرات السياسيَّة التي حدثت في فلسطين، ومثَّل التطوُّر الهائل في عدد السكان عام 1948 والنَّاتج عن نزوح وهجرة آلاف اللاجئين الفلسطينيين من أراضيهم التي أُحتلَّت في العام 1948 السِّمة الرئيسيَّة للوضْع الديموجرافي لقطاع غزَّة (المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، 1988)، وقد تطوَّر عدد السكَّان خلال السنوات اللاحقة بشكل كبير، وتشير إحصائيات العام 2010 أن عدد السكان في مدينة غزة بلغ حوالي **(521053 نسمة)** يتوزعون ما بين المخيم والحضر، حيث بلغ عدد سكان مخيم الشاطيء **(37,311 نسمة)** مقابل **(483742 نسمة)** في باقي المناطق الحضرية في المدينة.(الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2010)

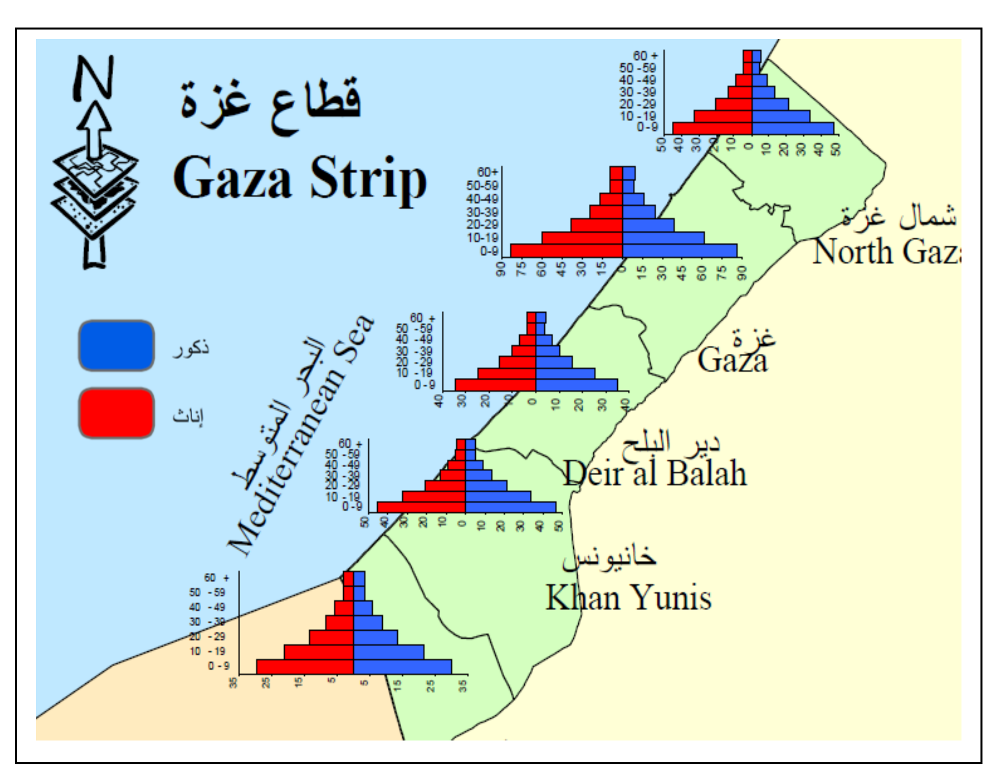
وتعتبر الكثافة السكانية في قطاع غزة أعلى منها في الضفة الغربية، وقد سجلت مدينة غزة أعلى كثافة سكانية من بين مدن القطاع، حيث بلغت الكثافة السكانية في العام 2007 حوالي **(6708 فرد/ كم2)** بينما بلغت حوالي **(4431 فرد/ كم2)** في العام 1997، ومن ناحية أخرى بلغ متوسط عدد أفراد الأسرة في مدينة غزة حوالي **(6.4)** بعد أن كان **(6.7)** في العام 1997.(الأطلس الإحصائي لفلسطين، 2009)

2.4.3 خصائص السكان

أولاً: التركيب النوعي والعمري للسكان

رغم الإنخفاض الذي طرأ على مستويات الإنجاب والوفيات نتيجة تحسن الأوضاع الصحية بشكل عام وصحة الأم والطفل بشكل خاص، فضلاً عن برامج تنظيم الأسرة، يُظهر التركيب العمري للسكان في الأراضي الفلسطينية بشكل عام إرتفاع نسبة الأفراد صغار السن والشباب مقارنة بالفئات العمرية الأخرى (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2006)، وقد شكَّلت الفِئة العمريَّة من (0 – 14 سنة) النسبة الأكبر، حيث بلغتْ ما يُقارب 46% من مُجمل عدد السكَّان موزَّعين بواقع 23.5% ذكور مقابل 22.5% إناث، أمَّا بالنسبة لفئة كبار السن، أي من (60 – 80 عامًا) فقد بلغتْ ما معدَّله 4.4% من مُجمل السكَّان في الضِّفة الغربيَّة وقطاع غزَّة (الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2005)، وهنا يُمكِن القول بأنَّ هناك ما يقارب 50% من مجموع السكَّان الفلسطينيِّين يَحتاجون إلى إعالة إقتصاديَّة وإجتماعيَّة، وهم يشملون هاتين

الفِئتَين (الأطفال وكبار السن)، أي أن نصف السكَّان الفلسطينيِّين تقع على عاتِقِهم إعالة النِّصْف الآخر على إفتِراض أنَّ هذه الفئة (فئة الشباب) هي المنتجة والعاملة والمدرَّة للدخل، ولكنَّ هذه الفئة تتضمَّن الكثير من الطَّلبة والنساء والعاطلين عن العمل، ما يجعل العبء الإجتماعي والإقتصادي ثقيلاً لتحمُّل هذه الأعباء بالمناصفة، وهذا يشكِّل ثقلاً على مدى توفير الإحتِياجات الأساسيَّة من مأكل ومشرب ورعاية صحيَّة وتعليم وخلافِهِ، ممَّا يؤثر على مستوى رفاهية الأُسرة المطلوب توافرُه كحدٍّ أدنى (المرجع السابق). ويبين الشكل التالي الهرم السكاني (الذي يمثل السكان بالألف) في قطاع غزة للعام 2007، حيث صُنفت أعداد السكان في فئات عمرية طول كل فئة 10 سنوات، من الفئة العمرية (0–9) حتى (60 فأكثر) للذكور والإناث على حد سواء.



شكل رقم (3.4) يوضح الهرم السكاني لمحافظات قطاع غزة

المصدر: (الأطلس الإحصائي لفلسطين، 2009)

ويوضح الشكل أن جميع الأهرام السكانية تمتاز بقاعدة عريضة، أي ترتفع فيها نسبة صغار السن، إذ يلاحظ أن الفئة العمرية (0–9) هي أكبر الفئات في كافة مدن القطاع، ويلاحظ إنخفاض نسبة الأفراد (60 سنة فاكثر). (الأطلس الإحصائي لفلسطين، 2009)

وعلى صعيد آخر، وفيما يخص التركيب النوعي للسكان فإن أعداد الذكور تفوق أعداد الإناث في محافظة غزة فقد بلغت نسبة الجنس حسب إحصائيات عام 2007 في مدينة غزة 104. (المرجع السابق)

ثانياً: الوضع الإجتماعي للسكان

تتميز الأسرة الفلسطينية بأنها تتمتع بقوى ضبط إجتماعي عالي، ومازالت القيم السائدة لها دور كبير في حياة الأسرة الفلسطينية، ويتميز الشعب الفلسطيني بنظام الأسرة الأبوية الكبيرة حيث الأبناء والبنات والعائلة في مسكن واحد، بل تتطور إلى الأسرة المركبة التي يصبح بها الأبناء وأبناء الأبناء كأسر ممتدة للأسرة الواحدة، وكثيراً ما نجد أن الأسرة ومجموعة الأسر المنبثقة عنها تحتل مواقعاً محددة من المدينة أو المدن التي تتواجد فيها بإسم العائلة التي تجمع الإخوة والأعمام وأبناء العمومة. (سكيك، 2005)

إذاً فالأسرة الأبوية الكبيرة والعائلة الجامعة للأسر المتقاربة موجودة في مجتمعنا الفلسطيني إلا أننا نلمس أن كثرة التعداد وإستمرار التطور والحراك الإجتماعي الناتج عن التحضر في مناحي الحياة المختلفة قلل من السيطرة الأبوية وسلطة كبير العائلة، إلا أنه في حالة النزاعات والخصومات والأخذ بالثأر لازالت العصبية تلعب دوراً بارزاً في هذا المجتمع.(المرجع السابق)

والجدير بالملاحظة أن الزواج يتم بإختيار الأهل في غالب الأحيان وكان لفترة كبيرة يتم الإختيار من نفس الوسط العائلي والإجتماعي ومن الأقارب، وبدأ حالياً بالتنوع، ومن الظواهر الإجتماعية والأسرية المميزة والتي ظهرت بوضوح في المجتمع الفلسطيني هي تعليم الفتاة لدرجة أنها أصبحت تشارك الرجل في ميادين العمل المختلفة.(المرجع السابق)

وعلى صعيد الخدمات، أحياناً نلاحظ وجود تكدس سكاني والخدمات تكاد أن تكون معدومة إجتماعياً وصحياً وثقافياً، وأحياناً البنية التحتية في بعض المناطق، والأمثلة

واضحة سواء في إسكان تل الهوا أو إسكان العزبة أو أبراج مدينة العودة وأبراج الكرامة، فإن وجدت المدرسة الإبتدائية لا يوجد المركز الإجتماعي والثقافي وإن وجد المسجد لا توجد عيادة طبية وسوق خدمات وحدائق لتجمعات السكان الإجتماعية والترفيهية ومتنفسات وملاعب للأطفال. وعليه لابد من وضع حلول تقوي العلاقات الإجتماعية وتجمع وتربط بين الناس من خلال التخطيط والتصميم وعلماء الدين وعلماء الإجتماع وذلك بتقوية الوعي الإجتماعي والإرتقاء بالبيئة العمرانية وتقوية القيم والمثل والأخلاق الحميدة والإنسانية وتنمية الروابط الأسرية على أسس من المحبة والإلتزام بإحترام الناس لبعضهم البعض. (المرجع السابق)

ثالثاً: الوضع الإقتصادي للسكان

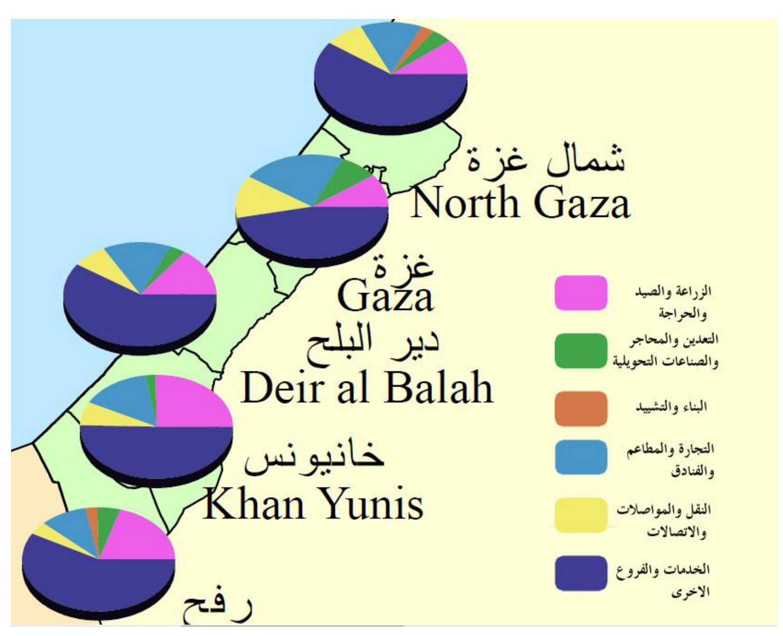
تعيش الأراضي الفلسطينيَّة عموماً، وقطاع غزَّة على وجه الخصوص في هذه الفترة ظروفاً سياسيَّة وإقتصاديَّة وإجتماعيَّة غاية في الصعوبة والتعقيد؛ فمنذُ إندِلاع إنتفاضة الأقصى في العام 2000 فرضتْ سُلُطات الإحتِلال إغلاقًا شاملاً على الأراضي الفلسطينيَّة المحتلَّة، ممَّا أدَّى إلى توقُّف حركة التَّبادُل التِّجاري، وإصابة القطاعات الإقتصاديَّة والإنتاجيَّة الفلسطينيَّة بالشَّلل، كما حُرِم آلاف العمَّال من الضفة الغربيَّة وقطاع غزَّة من الوصول إلى أعمالهم داخل الخط الأخضر، فضلاً عن ذلك تعطَّلَ آلافاً آخرين من العمَّال الفلسطينيِّين كانوا يعملون في السوق المحلي، نتيجةً لتوقُّف الكثير من الورش والمصانع عن العمل بسبب الإغْلاق، أو تعرُّضها لأعمال التدْمير والتَّخريب على أيدي قوَّات الإحتِلال، وقد أدَّى ذلك إلى إرتِفاع معدَّلات البِطالة بشكل كبير، وبالتَّالي إتِّساع نطاق الفقْر بين الفلسطينيِّين في الأراضي الفلسطينيَّة. من جانب آخَر، أقْدمتْ قوَّات الإحتِلال على تدْمير واسع للمُمْتلكات الفلسطينيَّة؛ حيثُ قامت بتجْريف الأراضي الزراعيَّة، وتدمير العديد من المنشآت الزِّراعيَّة والصناعيَّة، والتي كانت تُعَدُّ مصدرَ رزقٍ لأصحابِها، كلُّ ذلك أدَّى إلى فقْدان الكثير من الأُسَر الفلسطينيَّة مصدرَ رزقِها، وساهم في إرتفاع معدَّلات البطالة وإنتِشار الفقْر(المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان،2010)

وفي عام 2006م قاطعت سُلُطات الإحتِلال الحكومة الفلسطينيَّة الجديدة، وأوقْفت تحويل عائدات السُّلطة من الضَّرائب والجمارك، كما خطت العديد من الدول المانِحة وخاصَّة الولايات المتَّحدة الأمريكيَّة، وكندا، ودول الإتحاد الأوروبي واليابان خطوها، عن طريق وقْف المساعدات الماليَّة المقدَّمة للشَّعب الفلسطيني والسلطة الوطنيَّة، وقد خلَّف هذا الوضع آثارًا خطيرةً على

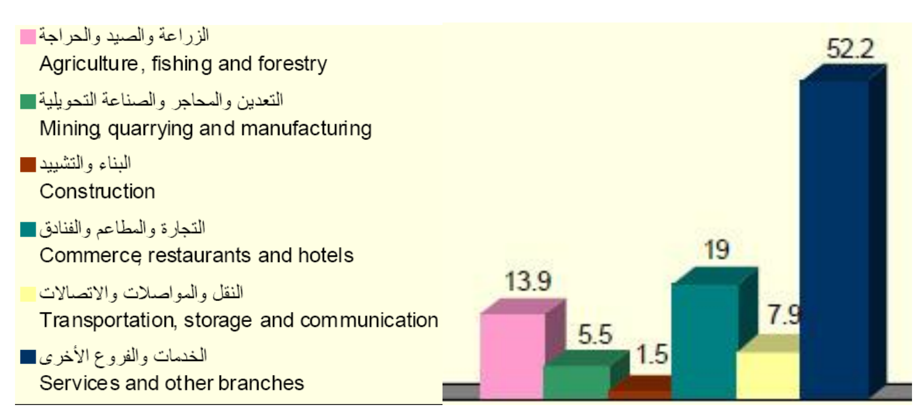
مستوى تمتُّع السكَّان الفلسطينيِّين بحقوقِهم الإقتصاديَّة والإجتماعيَّة والثقافيَّة، وأدَّى إلى تفاقُم حدَّة الفقْر والبطالة في الأراضي الفلسطينيَّة المحتلَّة إرتفاعًا مذهلاً وغير مسبوق، فقد بلغتْ نسبة العاطلين عن العمل نحو 34% في قطاع غزَّة لترتفِع إلى نحو 55% في فترات الإغلاق الشَّامل للأراضي المحتلَّة، وفي المقابل قفزت نسبة الفقْر الى قرابة 70% ، كما إنعكس ذلك على مداخيل القوى البشريَّة الفلسطينيَّة العاملة؛ حيث إنخفضت معدَّلات الدخْل الفرْدِي خلال السنوات الثَّلاثة الأولى للإنتفاضة إلى حوالي 32%، وعلى الصَّعيد الإقتصادي تدنَّى الناتجُ المحلي الإجمالي الفلسطيني إلى مستويات خطيرة باتت تهدِّد كافَّة قطاعات الزِّراعة، والصناعة، والتجارة، والنَّقل العام والمواصلات، والسياحة.(المرجع السابق)

تكوين السكان حسب النشاط الإقتصادي

أظهرت إحصائيات عام 2007 أن أكثر من نصف العاملين في قطاع غزة (52.2%) يعملون في قطاع الخدمات (الأطلس الإحصائي لفلسطين، 2009)، والشكل التالي يوضح التوزيع النسبي للعاملين (15 سنة فأكثر) حسب النشاط الإقتصادي.



شكل (3.5) يوضح التوزيع النسبي للعاملين (15 سنة فأكثر) في محافظات قطاع غزة حسب النشاط الإقتصادي، المصدر: (الأطلس الإحصائي لفلسطين، 2009)



شكل (3.6) يوضح التوزيع النسبي للعاملين (15 سنة فأكثر) في قطاع غزة حسب النشاط الإقتصادي، المصدر: (المرجع السابق)

5.3 أهمية المدينة وعلاقاتها الحضرية والإقليمية

تجمع مدينة غزة بين الحجم والوظيفة، فهي المدينة المهيمنة بالقطاع، كما أنها تمثل شريان الحركة الرئيس فيه، ويمكن أن نطلق على مدينة غزة المدينة الأم، وهي المدينة التي يكون لها أثر واضح في إقليمها وذلك للأسباب التالية (صالحة، 1994):

- العامل التاريخي والسياسي الذي جعل منها منطقة جذب للسكان المهاجرين نتيجة لحرب 1948م.
- توافر كافة المؤسسات الحكومية والخاصة والتي تقدم الخدمات الصحية والتعليمية والإدارية، مما يجعل من المدينة منطقة إستقطاب للسكان وهجرة دائمة من القرى والمدن التي حولها.
- تمثل المدينة القاعدة التجارية للقطاع، حيث تأتي إليها المنتجات من داخل وخارج القطاع ثم يعاد توزيعها إلى المدن والمناطق الأخرى.

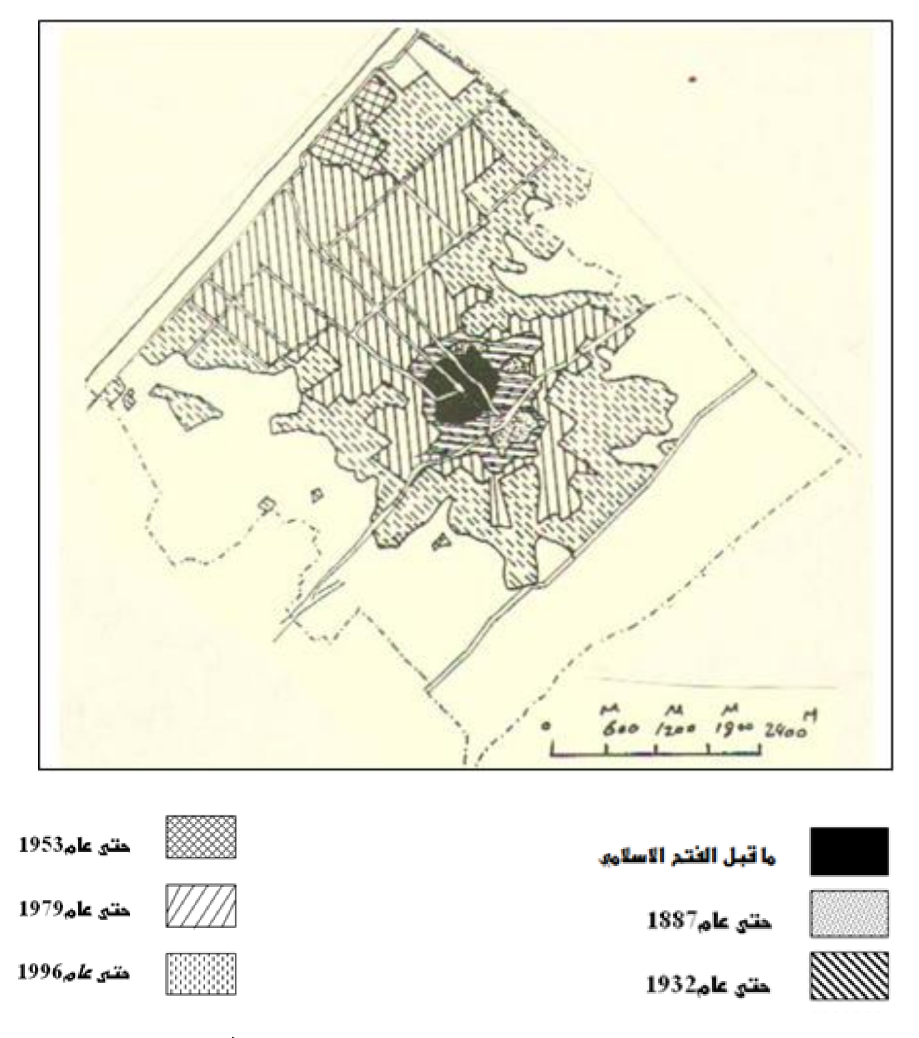
وتقع مدينة غزة في الطرف الجنوبي الغربي من فلسطين، وكان للإنفصال الذي حدث بعد حرب 1948 بين الضفة الغربية وقطاع غزة أثراً سلبياً على العلاقات التجارية والإجتماعية بينهما حيث أن الضفة الغربية تمثل سوقاً إستهلاكياً كبيراً للقطاع، إلا أن هذه العلاقات عادت بعد أن فُتحت خطوط المواصلات في أعقاب حرب 1967 ولكن بقيت العلاقة بين مدينة غزة والضفة الغربية وباقي أجزاء فلسطين مرهونة بالشروط التي تفرضها سلطات الإحتلال الإسرائيلي للتنقل بينهما وذلك من خلال نقطتين عسكريتين للمراقبة، الأولى في شمال القطاع وتسمى بنقطة إيرز، والثانية في شرق مدينة غزة وتعرف بناحل عوز.(المرجع السابق)

وترتبط المدينة بمدن فلسطين بمسافات قصيرة، فمن السهولة الوصول إلى أي مكان بدون عناء وهذا يساعد على تطور العلاقات التجارية بينها، فتبعد مدينة غزة عن القدس 94 كم وعن الخليل 81 كم وعن يافا 79 كم كما تبعد عن المجدل 25 كم وعن الفالوجة 40 كم وعن يبنا 52 كم (المرجع السابق). كما ترتبط المدينة بعلاقات مع الدول العربية والأوروبية حالياً من خلال نقطة برية للعبور وهي نقطة عبور رفح، وينتقل السكان من خلالها الى مصر ومن ثم إلى باقي الدول العربية والأوروبية. وترتبط مدينة غزة بمدن وقرى ومعسكرات القطاع بمسافات قصيرة، فمن السهولة الوصول إلى أي مكان داخل القطاع وبدون عناء حيث تبعد مدينة غزة عن باقي مدن القطاع بالمسافات التالية: جباليا 3.8 كم، بيت لاهيا 6.5 كم، بيت حانون 8.5 كم، مخيم البريج 9.5كم، مخيم النصيرات 9.8 كم، مخيم المغازي 12.9 كم، مدينة دير البلح 10.2 كم، قرية بني سهيلا 24 كم، مدينة خانيونس 24 كم، قرية عبسان الصغيرة 27 كم، قرية عبسان الكبيرة 28 كم، قرية خزاعة 29 كم، وتبعد عن مدينة رفح 35 كم. (المرجع السابق)

ولقد إرتبط قطاع غزة إرتباطاً إدارياً بمصر في الفترة ما بين 1948-1967 حيث كان تحت إشراف الإدارة المصرية وبالتالي توطدت العلاقات التجارية والتعليمية والصحية مع مصر، ومن أهم الطرق التي كانت ترتبط بمصر طريق بري يصل غزة بالعريش ومنه عبر سيناء إلى مختلف أنحاء مصر وطريق السكة الحديد الذي يصل غزة بالعريش ثم القنطرة ثم القاهرة، إلا أن هذا الطريق دُمر وتعطل منذ حرب 1967، ومن أهم الخدمات التي قدمتها مصر لقطاع غزة بعد إحتلال إسرائيل لباقي أجزاء فلسطين وإنسحاب القوات المصرية من قطاع غزة هي الخدمات التعليمية، وفي الآونة الأخيرة بدأت العلاقات التجارية. وقد إرتبط قطاع غزة بعلاقات متميزة مع الأردن وبالذات بعد إحتلال باقي أجزاء فلسطين في أعقاب حرب حزيران 1967 وطرد العديد من الفلسطينيين إلى الأردن. (المرجع السابق)

6.3 التطور العمراني للمدينة عبر المراحل التاريخية المختلفة

مدينة غزة مهد الحضارات القديمة، فهي من أقدم مدن العالم وقيل أنها رابع مدينة بُنيت على وجه الأرض(محسن، 2000)، وقد تعاقبت على مدينة غزة عدة حضارات قديمة أثرت عليها، ومرت المدينة بتطورات عمرانية متلاحقة بدءاً بالفترة الكنعانية وحتى قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية، ويوضح الشكل رقم (3.7) تطور حدود مدينة غزة في الفترة ما قبل الفتح الإسلامي وحتى عام 1996.



شكل رقم (3.7) يوضح تطور حدود مدينة غزة

المصدر: (محسن، 2000)

1.6.3 العصر الكنعاني (3000 ق.م–1200 ق.م)

كانت بداية العمران على بُعد كيلومترات قليلة من الشاطئ وموازية له، كما كان هناك إستهلاك للمظاهر الطبيعية وخاصة لمنطقة الوادي التي كانت محصورة بين التلال الشرقية والغربية للمدينة، ومما عُرف عن مدينة غزة في مراحلها الأولى أنها كانت زاهرة ويحيط بها سور ضخم، وإشتهرت بتجارتها البرية والبحرية (محسن، 2000)، وأصبحت مدينة غزة في العصر الكنعاني واحدة من أكبر المدن الفلسطينية (أكرون – جات – أسدود – أشكلون – غزة) حيث كان الكنعانيون بناة مدن فقد كانوا ماهرين في فن البناء وقطع الأحجار الضخمة، أما مكان المدينة الأصلية ما زال محل شكوك وفرضيات ولكن مكان نشوء المدينة القديمة ينحصر على أغلب الظن في هذه المواقع (المرجع السابق):

- البلدة القديمة حالياً.
- بجوار الشاطئ بجانب منطقة الأنثيدون شمال غرب المدينة.

- تل العجول شمال وادي غزة لكن سكانها هجروها إلى موقع غزة الحالي نتيجة إلى إنتشار الأوبئة والأمراض التي أصابت تل العجول بعد هزيمة الهكسوس على يد الفراعنة (1580-1557 ق.م).
- شمال البلدة القديمة حالياً.

وقد كانت الأزقة ضيقة معرجة حتى يسهل الدفاع عنها، وكان بعض هذه الأزقة مسقوفاً أو معقوداً، وكان أصحاب المهنة الواحدة يقيمون في حي خاص يسمى بإسم مهنتهم كحي النحاسين وحي الفواخير، وكان الحي ينتهي ببوابة تُغلق ليلاً كما تُغلق بوابة المدينة، وكان للمدينة ساحة واسعة يلتقي فيها السكان لبيع بضائعهم وللتداول في شؤونهم المختلفة، ويتوسط المدينة قصر ملكها وهو من الحجر بينما بيوت السكان كانت من الطين واللبن والقش، وفي أحد أركان السور قلعة أو حصن يلجأ إليه سكان القرى المجاورة في وقت الخطر، وفيها مخازن للحبوب وحظائر للدواب، ومن أهم ما ميز المدينة في تلك الفترة (المرجع السابق):

- كانت محاطة بسور دفاعي قوي كما هو الحال في المدن الكنعانية.
- وجود سراديب مؤدية إلى البحر لتوفير حركة آمنة من المدينة إلى الميناء.
- وجود ميناء تل العجول التجاري على الضفة الشمالية لوادي غزة.
- وجود مقابر تعود إلى الأسرة الثانية عشر.
- وجود عدد من المباني وخمسة قصور.

2.6.3 العصر الإغريقي القديم (332 ق. م- 65 ق.م):

سقطت مدينة غزة في يد الإسكندر الأكبر بعد حصار طويل، ثم أسس الإسكندر مركز كبير لحراسة الطريق الساحلي، وفي عام 96 قبل الميلاد غزا المكابيون غزة وقتلوا جميع سكانها حيث إنتقل موقع المدينة إلى الموقع الحالي على تلة مرتفعة مكان البلدة القديمة حالياً، وأحيطت المدينة بأسوار دفاعية حيث كان للسور 8 بوابات رئيسية كل منها يسمى بالموقع والمدينة التي يتجه إليها. وقد أُنشأ في هذه الفترة شمال غرب المدينة ميناء الأنثيدون، حيث دلت الحفريات بأن هناك علامات لتجمع حضري صغير في هذه المنطقة. أما شارع السدره حالياً هو الجزء من الطريق القديم بين مركز المدينة والميناء، وكان إتجاه شارع السدرة يسير بإتجاه شمال جنوب.(المرجع السابق)

3.6.3 العصور الرومانية والبيزنطية (65 ق.م – 637 م):

بدأت مدينة غزة تستعيد مجدها القديم في القرن الثاني والثالث بعد الميلاد، حيث تحولت إلى مستعمرة رومانية وأصبحت مركز تجاري هام، وأقام الرومان المعابد والحصون وعبدوا الطرق، وتم إنشاء شبكة للصرف الصحي إلى أن أصبحت غزة من أمهات المدن، وفي سنة 363م تعرضت غزة إلى زلزال شديد أدى إلى تدميرها، ثم تعرضت بعد ذلك لغزو المسيحيين سنة 407 م حيث قاموا بتدمير المعابد الوثنية الثمانية والتي كان أكبرها معبد الإله مارنا على شاطئ البحر وإنشاء الكنائس على أنقاضها. (المرجع السابق)

في العهد الروماني نشأت بلدة بحرية غرب مدينة غزة في المنطقة التي تُدعى حالياً(البلاخية)، حيث كانت بالغالب قرية للصيادين، كما دلت الحفريات على وجود تجمع عمراني بين هذه المنطقة البحرية وبين منطقة الأنثيدون القديمة. وكان لمدينة غزة في ذلك العصر مركز عبارة عن تقاطع محورين رئيسيين هما (ديكومانوس وكاردو)، حيث كان الجزء الغربي من الكاردو يوصل إلى الأنثيدون غرب المدينة، ويُعتقد أيضاً أن الكاردو كان الأصل لبداية شارع عمر المختار الحالي، وكان المركز التجاري والمعبد الرئيسي يقعان في مركز المدينة، حيث كانت هناك عدة معابد خلال الفترة الرومانية، وقد ظهر في أحد أرضيات الفسيفساء من العصر البيزنطي محورين مسقوفين في المركز وميدان رئيسي في الوسط، وكذلك كان هناك مدرج روماني وحمامات ومباني عامة وبعض المنشآت الرومانية الأخرى، كما تظهر على أرضية الفسيفساء التي تم إكتشافها في مأدبا بالأردن والتي تعتبر أقدم خارطة للمدينة أبراج لحماية المدينة وسورها والشارع الرئيسي المحاط بالأعمدة والمسرح الروماني البيزنطي والكنيسة الرئيسية والميدان الرئيسي والبيوت بأكثر من إرتفاع. (المرجع السابق)

وقد كان الهيكل الرئيسي لشوارع المدينة يتكون من ثلاثة طرق برية إمتدت بإتجاه الشرق وخلقت نظام مركزي للمدينة، حيث كان الطريق الشمالي يوصل إلى بئر السبع والخليل، والطريق الجنوبي يوصل إلى مصر، والطريق الأوسط يوصل إلى العريش ويمر بمرتفعات النقب ويستمر حتى العقبة. (المرجع السابق)

4.6.3 الفترة الإسلامية المبكرة (638 م–1100 م):

واجه الجيش المسلم البيزنطيين في داتين بالقرب من المغازي، وتم فتــح المدينة سنـــة 637م والإستيلاء عليها سلمياً، وقد غير المسلمون مفهوم تخطيط المدينة إلى القصبة الإسلامية والنموذج الإسلامي. (المرجع السابق)

في القرون التالية حُكمت غزة من قبل الأمويين ثم العباسيين (749م–1258م)، ثم وقعت تحت سيطرة الفاطميين (901 م–1171م)، وأصبحت غزة مدينة هامة إمتدت حتى حواف البادية وإقتربت من حدود البحر حتى مسافة ميل واحد، وأصبحت تمتلك مسجداً كبيراً وقصراً للحاكم. ومن التطورات العمرانية الهامة في هذه الفترة تأسيس المسلمين خارج المدينة وبإتجاه الشرق شارع جديد يعد اليوم من أهم شوارع المدينة (وهو شارع صلاح الدين)، وأسسوا كذلك سوقاً ومسجداً على طول هذا الشارع، ومن التغيرات الهامة في هيكل المدينة في هذا العصر إختفاء الميناء من المدينة بين القرن التاسع والحادي عشر للميلاد حيث كانت الوسيلة المتبعة في النقل آنذاك القوافل وليس السفن. (المرجع السابق)

5.6.3 العهد المملوكي والصليبي (1100م–1517م):

إحتل الصليبيون مدينة غزة سنة 1100م وأعادوا بناء القلعة التي دُمرت سابقاً، ثم خلال الحملة الصليبية الثانية (1147م–1149م) أُعيد ترميم سور غزة القديم، كما بنى الملك تيمبريس كنيسة القديس يوحنا بابيست. وفي سنة 1187م هزم الفاتح صلاح الدين الصليبيين في معركة حطين الحاسمة وإستسلمت حصون الصليبيين الواحدة بعد الأخرى ومن بينها حصن مدينة غزة، في وقت كانت المدينة المأهولة بالسكان تعيش فترات مضطربة، ولكن المدينة أُستردت من قبل الصليبيين على يد ريتشارد قلب الأسد، ثم هُزم الصليبيون نهائياً سنة 1240م. (المرجع السابق)

لذا فإن مدينة غزة تعرضت للإعتداءات والتدمير من قِبَل الصليبيين، الأمر الذي حذا بالمسلمين إلى الإستقرار داخل أسوار المدينة. ووصف كثير من الرحالة مدينة غزة دون إعطاء صورة حقيقية عن المدينة ومساحتها وإمتدادها العمراني، ويصف إبن بطوطة (704م–779م) مدينة غزة بقوله "ثم سرنا حتى وصلنا إلى مدينة غزة وهي أول بلاد الشام مما يلي مصر متسعة الأقطار كثيرة العمار حسنة الأسواق بها مساجد عديدة والأسوار عليها".(المرجع السابق)

وفي العصر المملوكي (1250م-1517م) أصبحت المدينة غنية جداً وأُنشت فيها المباني العامة من المساجد والمدارس الإسلامية والمستشفيات والخانات...الخ. وقد كتب فيليكس فابري-وهو باحث دومينيكي سويسري في القرن الخامس عشر الميلادي- سنة 1483م بأن غزة أصبحت أهم مدينة في فلسطين وأكبر مرتين من القدس، وكانت المدينة محاطة ببساتين من النخيل. (المرجع السابق)

من الجدير بالملاحظة أن غزة منذ القدم من أغنى مدن فلسطين بالمساجد ومعظم مساجدها أُنشئت في عصر المماليك الذين كان لهم دور كبير في إحياء كثير من المنشآت العمرانية سواء كانت هذه المنشآت دينية كالمساجد والمقامات والمزارات والزوايا أو غير دينية كالمستشفيات والبيمارستانات والحمامات والخانات والقياسر، وتركز إهتمام المماليك على غزة بالذات لأنها كانت تشكل مركز النيابة وأهم مراكز البريد التي تنم عن إزدهار العمارة في ذلك العهد. (المرجع السابق)

وقد إتسم العمران في الفترة الأيوبية منذ بداية القرن الثاني عشر الميلادي بسكن المسلمين خارج سور المدينة فظهر أول إمتداد عمراني ناحية الشرق ليظهر حي الشجاعية أحد أكبر أحياء مدينة غزة الحالية، وإمتد العمران أيضاً ناحية الغرب عند السفح الغربي للمدينة بالقرب من السور وعند باب البلاخية، ويُلاحظ إرتباط الإمتداد العمراني بأبواب المدينة الرئيسية لسهولة إرتباط السكان داخل وخارج المدينة، وفي تلك الفترة إمتد العمران أيضاً بعيداً عن السور، ومن هنا إتسعت مساحة المدينة شمالاً وجنوباً وشرقاً وإتخذ الإمتداد العمراني النظام المركزي بإتجاه مناطق الجذب (إتجاه القاهرة جنوباً أو القدس وصفد شرقاً)، أما ناحية الغرب فلم يهتم المماليك بذلك ولا بميناء غزة وأُقيمت فقط المزارات والأضرحة قرب البحر. (المرجع السابق)

وقد كانت النهضة العمرانية التي عمت أرجاء المدينة تعكس الرخاء الإقتصادي في ذلك الوقت، وكذلك التزايد السكاني، فبُنيت العديد من المساجد وظهرت أيضاً الحمامات المملوكية مثل حمام السمرة، ومن الخانات أيضاً ظهر خان الزيت حيث هُدم وأُقيم فوقه عمارة أبو رحمة حالياً، ومن القياسر قيسارية غزة، ومن المدارس المدرسة الشافعية والمدرسة البردبكية ومدرسة قايتباي. (المرجع السابق)

6.6.3 العهد العثماني (1517م-1916م):

سقطت غزة في أيدي العثمانيين على يد السلطان سليم الثاني وأصبحت جزءاً من الإمبراطورية العثمانية حيث أصبحت في عام 1660م عاصمة لإقليم فلسطين. وقد كان للمدينة آنذاك سبع حارات هي حكر التفاح والزيتون والبرجلية والتركمان والشجاعية ودار الحضر والدباغة. وقد إمتد العمران في تلك الفترة بنفس إتجاهات الفترة المملوكية وكان أقصاها ناحية الشرق. (المرجع السابق)

وبقيت غزة تحت الحكم العثماني حتى عام 1917م حيث أُحتلت المدينة من قبل بريطانيا. ومن الجدير بالذكر أن العديد من المباني التاريخية في المدينة دُمرت خلال الحرب العالمية الأولى لكن العثمانيين قاموا بمد أول خط للسكة الحديد في المنطقة يربط بين تركيا وجنوب أفريقيا ويمر خلال غزة وهو غير مستعمل حالياً ويوازي شارع صلاح الدين حيث تعطل عام 1973م، كما تم خلال تلك الفترة إنشاء شارع عمر المختار والذي يعد أهم شوارع مدينة غزة حالياً. (المرجع السابق)

7.6.3 فترة الإنتداب البريطاني (1918م – 1948م):

بعد الحرب العالمية الأولى وقعت غزة تحت حكم الإنتداب البريطاني بعد أن دُمر وتهدم ما يقرب من ثلث المدينة بسبب قصف القوات البرية والبحرية البريطانية، حيث تحول المسجد العمري الكبير إلي مقر ثكنة للجيش البريطاني. ورغم ذلك شهدت المدينة في الثلاثينات نهضة عمرانية إمتدت في جميع الإتجاهات شمالاً وشرقاً وغرباً، وقامت بريطانيا بإنشاء حي الرمال الذي عُرف بغزة الجديدة، وقُسمت الأرض إلى دونمات منها ما عُمِّر في الثمانينات، وتميزت بالتخطيط السليم والشوارع الواسعة، أما باقي أجزاء المدينة الأخرى فكان تخطيطها عشوائياً وعلى حساب الأرض الزراعية، كما ضمت منطقة الميناء مساكن للصيادين. وفي هذه الفترة أيضاً تم إنشاء مستشفى النصر ومستشفى تل الزهور (مبنى بلدية غزة حالياً) وسجن غزة المركزي، ومن الجدير بالذكر أن الكثير من قوانين وتشريعات المباني والعمران سُنت منذ العهد البريطاني ولازالت سائدة وطبقت في عهد السلطة الفلسطينية. (المرجع السابق)

8.6.3 فترة الحكم المصري (1948م – 1967م):

بعد الحرب التي دارت بين إسرائيل من جهة والدول العربية من جهة أخرى سنة 1948 (فلسطين–مصر –سوريا– العرق– الأردن) أصبحت غزة تحت سيادة الحكم المصرى بقوانين وتشريعات جديدة، ونتيجة لإحتلال اليهود لفلسطين وهجرة آلاف من النازحين إلى غزة أدى ذلك إلى نمو مطرد لهيكل المدينة، حيث إمتدت إلى أحياء جديدة، وتمثل ذلك الإمتداد العمراني بظهور شارع النصر ومخيم الشاطئ، فقد قامت الأنروا ببناء مخيم الشاطئ في أوائل الخمسينات أحد العلامات المميزة لمدينة غزة والذى يتميز بكثافة سكانية عالية على مساحة صغيرة من الأرض، إضافةً إلى الخيام التي إنتشرت في شتى أنحاء قطاع غزة. (المرجع السابق)

وساد المنطقة عدم إستقرار وكان الهدف التحرير وليس البناء والإعمار في الظروف الإقتصادية المتدهورة والمهاجرون ينتظرون العودة إلى ديارهم، كما أن معسكر الشاطئ لم يستند على أسس تخطيطية ولم يتصل بالمدينة بل كان مفصولاً عنها بكثبان رملية، ورغم ذلك أُعتبر معسكر الشاطئ أول إمتداد عمراني حقيقي للمدينة على ساحل البحر. (المرجع السابق)

وفي العام 1966م تعرضت البلدة القديمة إلى عمليات هدم وإزالة لجزء كبير من التراث العمراني فيها بغرض شق شارع الوحدة بعرض 20 متر، وترتب على ذلك تدمير وتشويه لعدد كبير من البيوت الأثرية القديمة إبتداءً من ميدان الشجاعية شرقاً وحتى تقاطع شارع السامر مع نفس الشارع غرباً، وكذلك فإن الشارع قسم البلدة القديمة إلـــى جزئين، الأمر الذي شوه النسيج العمراني للمدينة. (البغدادي، 2010)

وقد تميزت الأحياء القديمة بمبانيها الأثرية المتلاصقة وأحواشها الداخلية وشوارعها الضيقة المتعرجة، فكانت عروضها ما بين متر ومتر ونصف، كما أن المساجد والجوامع كانت تحدد إتجاه الشارع حيث كانت تقع عند بداية الشارع وأحياناً عند نهايته أو في منتصفه كما هو الحال في أحياء الشجاعية والدرج والزيتون، أما أحياء غزة الجديدة فقد تميزت بالآتي (المرجع السابق):

- التخطيط المسبق للمنطقة، الشوارع الواسعة.
- قسائم بمساحات ما بين 2000 م2 و 1000 م2.

– تخصيص مناطق للمرافق والخدمات العامة مثل تخصيص أرض البلدية بموقــع فراس، كذلك في نفس المكان تم إنشاء سوق بلدي للفحم والحطب والكلس والتبن والحصر والقش والأواني الخزفية والسلال والمواد الحديدية والصاج والأخشاب المستعملة، أيضاً تم إنشاء سوق بلدي للحيوانات شرقي مدينة غزة (في حاكورة الشوا)، وكذلك سوق بلدي للطيور الداجنة والبيض والألبان والأسماك وطيور الصيد، إضافةً إلى عدد كبير من المرافق والخدمات العامة.

وقد تم في تلك الفترة وضع تشريعات مُنظمة لإنشاء البنى التحتية مثل نظام المجاري لمدينة غزة لسنة1967، كذلك نظام الكهرباء في مدينة غزة لسنة 1958، كما تميزت هذه الفترة بظهور أول التشريعات التي نظمت شوارع غزة الجديدة وكذلك صنفت مناطق ومساحات وقسائم البناء والإرتدادات. (المرجع السابق)

9.6.3 فترة الحكم الإسرائيلي (ما بعد نكسة عام 1967م- 1994م):

بعد نكسة عام 1967 م إحتلت إسرئيل مرة أخرى قطاع غزة وخضع لقوانين وتشريعات جديدة، وتم إنشاء حي جديد شمال غرب المدينة وهو حي الشيخ رضوان مما أدى إلى نشوء محور تجارى هام جديد في المدينة وهو شارع النصر، وهو الشارع الرئيسي الذي يربط الحي بمركز المدينة، ومن الملاحظ في هذة الفترة تقلص مساحة البناء، حيث كان الحصول على ترخيص للبناء أمر في غاية التعقيد وباهظ التكاليف. (محسن، 2000)

ومما أعاق عملية الحصول على رخصة بناء غياب مخططات هيكلية محلية للمدن والقرى الفلسطينية، فكان الأساس الذي أُستعمل لإصدار الرخص هو المخططات الهيكلية الإنتدابية والتي وُضعت لتناسب حاجة الفلسطينيين فـــي سنوات الأربعين (البغدادي، 2010). ونظراً للصلاحيات الواسعة التي نص عليها قانون تنظيم المدن والقوانين المعدلة له فقد إستغلت سلطة الإحتلال الإسرائيلي ذلك وقامت بإعداد الخرائط الهيكلية الجديدة التي تخدم الوضع الإستيطاني وتوفير الطرق الأمنية، وقامت فرق هندسية إسرائيلية بتنظيم المخططات الهيكلية والتي لم تأخذ بأي حال من الأحوال الظروف الإقتصادية والإجتماعية للسكان بعين الإعتبار. ومن هنا كانت المخططات الهيكلية تحقق للإحتلال الآتي (المرجع السابق):

- توفير الأمن للمستوطنات بعزل المناطق العربية عنها وإبقاء مساحات شاسعة من الأراضي المحتلة للإستيطان اليهودي في الأراضي المحتلة وبعد ذلك مصادرة هذه الأراضي.
- لم تأخذ تلك المخططات في حسبانها الزيادات السكانية المتوقعة ومدى حاجتها للبنى التحتية المستقبلية اللازمة للزيادات المضطردة للسكان. (وأقرب مثال على ذلك حي الشيخ رضوان والذي خُطط بخدماته ليخدم 3000 أسرة ولكن يقطنه حالياً ضعف هذا العدد).
- الحد من توسيع نفوذ البلديات.

وبسبب الموقع المتميز لمدينة غزة وكونها مركز العمل والإدارة والصناعة والتجارة، الأمر الذي جعلها تعاني من إزدحام شديد سرعان ما تحول إلى إختناق متأزم، ولم يحاول الإحتلال وضع الحلول لذلك بل قصد تشويه الطابع المعماري والعمراني، وتحول النسيج العمراني إلى كتل من المباني الرمادية المتناثرة هنا وهناك بطريقة عشوائية مزعجة وساحات جرداء مقفرة وطرق محفرة مهملة وبنى تحتية مدمرة، كما حاولت سلطات الإحتلال خلق عقبات جديدة في وجه العمران مثل سد بعض الشوارع وتحويل مسارات البعض الآخر وتدمير البيوت وتطويق الأحياء السكنية بشوارع إلتفافية، كما أنه لم يكن هناك أي إستثمارات في مشاريع عامة أو مشاريع للبنية التحتية. (المرجع السابق)

وخلال الإنتفاضة الفلسطينية (1987م-1994م) كان تطور المدينة متوقفاً، وكان هناك تلوث وخراب عام في البنية الفيزيائية للبيئة العمرانية بجميع مكوناتها وذلك للنقص الحاد في مجالات الصيانة على المستوى العام والخاص، وللفصل الحاد في الإستثمارات بكافة أنواعها، حيث كانت هناك سياسات إسرائيلية هادفة إلى تدمير البنية التحتية الإقتصادية والإجتماعية للشعب الفلسطيني، فلم يقم الإحتلال الإسرائيلي بأي تطوير يذكر للأراضي الفلسطينية، بل عمل على تدمير ما هو موجود سابقاً. (محسن، 2000)

10.6.3 فترة قدوم السلطة الفلسطينية (1994 حتى الآن)

بعد زوال الإحتلال الإسرائيلي ومجيء السلطة الفلسطينية، زالت الكثير من العقبات التي كان الإحتلال يضعها في وجه العمران الفلسطيني، مما أدى إلى ظهور طفرة عمرانية شاملة، ولكن

لم يكن هناك مخططات جاهزة للعمل وقتها وخاصة في بداية هذه الثورة العمرانية مما أدى إلى عشوائية في البناء والتخطيط، كذلك فإن التعارض بين القوانين التنظيمية وملكيات الأراضي أدى في أحيان كثيرة إلى حدوث خلل في إستعمال الأراضي وعدم التمكن من الإستفادة منها بالطريقة المثلى (المرجع السابق). وإنتشرت في تلك الفترة الأبراج السكنية، فوصل إرتفاعها في بعض الأحيان إلى 17 طابق، حيث إرتفعت أسعار الأراضي والعقارات، وتحسنت الفراغات العامة خاصة في بعض الأماكن (البغدادي، 2010)، ولكن عدم وجود فلسفة واضحة وثابتة للمباني العالية أدى إلى إنتشارها في أجزاء مختلفة من المدينة بشكل عشوائي غير صحي ولا يفي بمتطلبات الأمان الخاصة بمثل هذا النوع من المباني، كما أن عدم مرعاة المواطنين لبعض القوانين التنظمية وإنتشار مباني عديدة بدون تراخيص وبدون التقيد بالشروط والقوانين التنظيمية أدى إلى مشاكل عمرانية متنوعة (محسن، 2000). وقد ظهرت سلبيات عديدة في تلك الفترة منها إنتشار البناء في كافة أنحاء المدينة بشكل غير منظم خاصة في المرحلة الإنتقالية التي شهدت عجز في التنظيم والسيطرة على عمليات البناء، مما أدى إلى تناقص كبير في المناطق الزراعية ومشاكل بيئية متعددة. (البغدادي، 2010)
وقد بدأ التوسع في العمران يأخذ الإمتداد الرأسي بجانب الإمتداد الأفقي، ومن المناطق التي إمتد إليها العمران مدينة العودة (المنطقة الواقعة إلى الغرب من مشروع الشيخ رضوان)، وكذلك إمتد العمران إلى منطقة الشيخ عجلين وتل الهوى إلى أن وصل في بعض المناطق إلى نهاية حدود البلدية للمدينة.(المرجع السابق)

وبقدوم السلطة الوطنية الفلسطينية وزوال الإحتلال الإسرائيلي وُضعت قضايا التخطيط العمرانـــي بمستوياتها المختلفة على رأس قائمة الإهتمامات، فكان إعداد مشروع التخطيط الهيكلي لمدينة غزة خطوة أولى وتجربة فريدة على طريق بناء الوطن والتغلب على مشاكل وأضرار فترة الإحتلال الإسرائيلي التي لم تنجز للمدينة سوى مخطط هيكلي (سياسي وعسكري) إسرائيلي واحد لا يلبي تنمية المجتمع ولا يحقق آماله في النهضة العمرانية، وإنما يحقق الأمن فقط للاحتلال.(المرجع السابق)

7.3 القوانين والتشريعات التي تحكم إستعمالات الأراضي في المنطقة

نستعرض فيما يلي القوانين والتشريعات والقرارات التي تحكم إستعمالات الأراضي في مدينة غزة والتي تتمثل في: قانون تنظيم المدن رقم 28 لسنة 1936 وما إنبثق عنه من أنظمة وقرارات، والمخطط الإقليمي لقطاع غزة 2005م- 2020م .

1.7.3 قانون تنظيم المدن رقم 28 لسنة 1936

وهو يقتضي بتوحيد قوانين تنظيم المدن والقرى وتعديلها (القوانين المعدلة رقم 58 لسنة 1936، رقم 8 لسنة 1938، رقم 5 لسنة 1939، رقم 30 لسنة 1941، الأمر 527 لسنة 1957).(الحايك، 1997)

ويتضمن القانون العديد من المواد التي نظمت العلاقة بين لجنة اللواء وسلطاتها في إصدار أنظمة داخلية من حين إلى آخر، وقرارات خاصة بتأليف لجنة محلية لمنطقة تنظيم المدن المشتملة على منطقة بلدية وغير المشتملة على منطقة بلدية، ودورها في إرسال التفاصيل والمعلومات الضرورية إلى لجنة اللواء بشأن ما تحتاج إليه منطقة تنظيم المدينة من توسيع الشوارع وإعداد شوارع جديدة أو مساحات عمومية، بالإضافة إلى مواد تتعلق بتحديد سلطات وواجبات اللجان المحلية وذلك فيما يتعلق بإنشاء الأبنية وهدمها وتوسيع الشوارع وتنسيقها، بالإضافة إلى المواد التي تنص على تشكيل مناطق تنظيم المدن ومواد تتعلق بتقييد البناء بعد إنشاء منطقة تنظيم المدينة. (المرجع السابق)

ثم يتناول القانون المواد المتعلقة بمشاريع تنظيم المدن مثل المشروع الهيكلي والتفصيلي ومشاريع التقسيم. كما نص القانون على العديد من المواد المتعلقة بالرخص وقضايا نزع الملكية بالإضافة إلى وجود مواد تتعلق بالعقوبات المفروضة على المخالفات. وقد إنبثقت عن هذا القانون العديد من الأنظمة، ونستعرض فيما يلي الأنظمة التي تتعلق بموضوع إستعمالات الأراضي والتي بدورها ساهمت إلى حد كبير في تنظيم المدن والقرى وهي (المرجع السابق):

1.نظام الأبنية في مدينة غزة القديمة لسنة 1938:

حيث إشتمل هذا النظام على مواد تحدد الإرتفاعات المسموحة في المنطقة بالإضافة إلى مواد البناء والتغطيات والحرف والصناعات المسموح بممارستها في المنطقة.

2.نظام رخص تنظيم المدن لسنة 1941:

حيث حدد هذا النظام الأشغال التي تتطلب إصدار رخص، والإجراءات التي تُتبع في حال إستصدار رخصة ومدة العمل بالرخصة وتجديدها والرسوم والعقوبات.

3.نظام بشأن الأبنية متعددة الطوابق:

تناول هذا النظام مواد تتعلق بالشروط التنظيمية والشروط الإنشائية والشروط المعمارية والشروط الخاصة بالخدمات، والحريق والأخطار الأخرى، والأعمال الكهربائية ومستندات ومراحل الترخيص.

4.نظام بشأن تنظيم وترخيص محطات الوقود بقطاع غزة:

تناول هذا النظام مواد تشتمل على شروط عامة تتعلق بإنشاء محطات الوقود بالإضافة إلى الشروط التنظيمية ومراحل الترخيص وتزويد الموقع بالخدمات والأبعاد والمسافات بين محطات الوقود.

5.نظام بشأن المخططات الهيكلية والتفصيلية ومشروعات التقسيم:

حيث حددت المواد في هذا النظام طرق الإظهار الخاصة بهذه المشاريع بالإضافة إلى مقاييس الرسم والألوان والرموز المستخدمة وعدد النسخ المقدمة ومراحل إعداد المشروع بالإضافة إلى وجود مادة تتعلق بطلبات التقسيم المتضمنة تغيير خطة إستعمالات الأراضي في الأراضي الاقليمية.

6.نظام المشروع الهيكلي لمدينة غزة لسنة 1997:

حيث حددت المادة رقم (5) أهداف المشروع والتي تتمثل في:

- تطوير الخدمات الأساسية بما يتناسب مع زيادة السكان.
- توجيه عمليات التوسع العمراني في مدينة غزة موضحاً الإستعمالات الرئيسية للأراضي السكنية والتجارية والصناعية مع الحفاظ على النواحي الجمالية للمدينة.
- توفير بيئة سكنية صحية آمنة تؤدي وظيفتها بالكامل مع توفير مساحات كافية في مواقع مناسبة للإستعمالات المختلفة.
- إعداد شبكة رئيسية من الطرق ذات كفاءة عالية ومريحة وربطها بداخل المدينة وخارجها ومحيطها.
- حماية المصادر الطبيعية داخل المدينة من مياه جوفية ومناطق خضراء وأراضي زراعية والمحافظة على عدم تلوث مياه البحر وعدم تآكل تربة الشاطيء.
- تحديد أولويات لإستعمال المياه العذبة في المدينة.
- وضع نظام صرف صحي للمياه العادمة (المجاري) وإعادة إستخدام تلك المياه للأغراض الزراعية بعد معالجتها.

- تجميع مياه الأمطار وتصريفها والإستفادة منها.
- جمع النفايات الصلبة وغيرها وكيفية الإنتفاع بها.

وقد بينت المادة رقم (7) تصنيف المناطق ومساحات القسائم والإرتدادات والإرتفاعات وعدد الوحدات ونسبة الإشغال والشروط التنظيمية الأخرى في مدينة غزة. ثم تناولت مواد هذا النظام كل نوع من الإستعمالات على حدة (الإستعمالات السكنية، التجارية، السياحية، المناطق الخضراء، المناطق الأثرية والتاريخية) من حيث الموقع، المساحة، الإرتفاعات، وشروط تنظيمية أخرى. وقد إشتمل الفصل الثامن من هذا النظام على قطاع الطرق والمواصلات، وإشتملت فصول أخرى على شبكات المياه وتصريف مياه الأمطار والصرف الصحي والنفايات الصلبة وإشتراطات للسلامة العامة، والمادتين الأخيرتين من هذا النظام تشيران إلى العقوبات المتبعة في حال مخالفة هذا النظام.

7.قرار الحاكم العام رقم (20) لسنة 1963 بشأن تعديل بعض أحكام نظام المباني والإرتدادات في منطقة مدينة غزة الجديدة:

حيث عدل هذا القرار بعض المواد التي إشتمل عليها قرار آخر كان قد صدر في عام 1961، بحيث إشتمل هذا القرار على خمس مواد تتعلق بتنظيم المباني التجارية الواقعة على جانبي شارع عمر المختار إبتداءً من الحد الشرقي لسينما السامر حتى ميدان البحر غرباً، من حيث مساحة القسيمة ونسب الإشغال والإرتدادات، كما إشتمل على مادة تتعلق بالملحق بدار السكن من حيث طبيعة الإستعمال والإرتداد، بالإضافة إلى مواد تتعلق بإرتفاعات المحلات المقامة على الشوارع التجارية في المنطقة.

2.7.3 المخطط الإقليمي لقطاع غزة 2005-2020م:

أنجزت وزارة التخطيط والتعاون الدولي مخططاً إقليمياً لمحافظات غزة ليكون إطاراً للعمل من عام (1998م- 2015م) ولكن وبسبب التداخل في الصلاحيات بين الوزارات المختصة في حينه لم يُصادق على المخطط رسمياً ولكن تم إستخدامه في كثير من الأحيان كمدخل وأساس للكثير من العمليات التخطيطية على المستوى المحلي والإقليمي والوطني. (المخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية2005-2020)

ومع إندلاع إنتفاضة الأقصى والتغيرات التي حدثت نتيجة الإعتداءات الإسرائيلية والإجراءات التعسفية التي قامت بها إسرائيل تم إعادة النظر في المخطط الإقليمي المقترح وتعديله وتصديقه حسب الأصول، حيث تم إعتماد المبادئ العامة التي وضعها المخطط كأساس

لعملية التعديل مع تحديث البيانات والإحصائيات والمستجدات، وقد تم تمديد الإطار الزمني للمخطط حتى عام 2020على أن يتم تحديثه بعد خمس سنوات أو عند حدوث أي تغيير في الوضع الجيوسياسي. وقد تم التركيز على دراسة أثر الإنسحاب من محافظات غزة من أجل وضع تصور لإعادة دمج المناطق المُخلاة مع النسيج الحضري القائم وفق تصور شامل للتنمية العمرانية لمحافظات غزة، حيث بُنيت عملية التحديث والتعديل على ما يلي (المرجع السابق):

- الإنسحاب الإسرائيلي من المحافظات الجنوبية والحاجة إلى تخطيط كامل مساحة القطاع كوحدة واحدة وتحديد أوجه إستخدامات الأراضي المستقبلية وفق الرؤى الفلسطينية.
- رصد المتغيرات التي حدثت على الأرض خلال الفترة السابقة وخصوصاً خلال إنتفاضة الأقصى وتقييم أثرها وتحديد تبعاتها على التنمية العمرانية.
- توقع فتح المعابر الوطنية والدولية لمرور الأشخاص والبضائع وما قد يتبعه من إعادة تأهيل مطار غزة الدولي وإنجاز مشروع الميناء.
- خطط التنمية الإقتصادية يجب ربطها بخطط إستعمالات الأراضي لضمان التنمية المستدامة.

أهداف المخطط الإقليمي:

يهدف المخطط الإقليمي لمحافظات غزة إلى تحقيق التالي (المرجع السابق):

- تنظيم وترشيد إستخدامات الأراضي ووضع التوجهات لسلطات التخطيط المحلية فيما يتعلق بالإستعمال المستقبلي للأراضي وتحديد المواضيع والقضايا ذات الأهمية الوطنية.
- حماية المصادر الطبيعية وضمان الإستعمال الأمثل لها.
- إيجاد البنية التحتية والبيئة المناسبة لخلق فرص عمل وزيادة التشغيل.
- تطوير البيئة الصحية والظروف المعيشية للسكان وتحديد الإحتياجات المستقبلية.
- حماية الموروث الحضاري والمواقع الأثرية ذات الأهمية الوطنية والإقليمية.
- دمج المناطق والمستعمرات المخلاة وإعادة إستخدامها وفق الأولويات والإحتياجات التنموية.
- وضع الخطوط العريضة لتوجهات وأولويات المشاريع وبرامج الإستثمار المستقبلية.

المبادئ الأساسية للمخطط الإقليمي:

قام المخطط الإقليمي على العديد من المبادئ وهي (المرجع السابق):

- توفير الأرض اللازمة للإستعمالات العمرانية المختلفة بما لا يتعارض مع حماية المصادر الطبيعية المهمة لضمان التنمية المستدامة وتوجيه التنمية العمرانية إلى المناطق ذات القيمة الأقل.
- تنمية عمرانية ترتكز على مركزين إقليميين: محافظة غزة في الشمال ومحافظة خان يونس في الجنوب بكثافة سكانية عالية نسبياً.
- شبكة مواصلات إقليمية تربط التجمعات السكانية المختلفة فيما بينها وتتصل مع المواقع الإنتاجية الرئيسية ومع المطار والميناء البحري والمعابر الدولية.
- توفير البنية التحتية الضرورية لتشجيع التنمية الزراعية والصناعية والسياحية والتجارية.

مما سبق نستخلص أن مدينة غزة قديمة قدم التاريخ، وُلدت معه، وعاصرته طـويلاً، فكانـت واحدة من أقدم مدن العالم، جاءت وليدة قرون طويلة، وعصور متلاحقـة، تركـت جميعهـا بصماتها فيها. وعلى الرغم من عدم وضوح الوضع السياسي والتنظيمي لقطـاع غـزة فـي المستقبل، فإنه مما لاشك فيه أن مدينة غزة سوف تحتفظ بدورها كمركز لقطاع غـزة، كمـا سوف تستمر كمركز للنشاط التجاري والإقتصادي والثقافي هذا بالإضافة إلى كونهـا مركـزاً إدارياً للقطاع بأكمله. وتخضع عملية البناء والتنظيم في المدينة إلـى العديـد مـن القـوانين والأنظمة، وغالبا ما يوجد لكل منطقة من المناطق ولكل نوع من أنواع البناء ضوابط تنظيمية خاصة به، ولكن تبقى هذه القوانين أطر عامة و ليست قواعد دقيقة وتفصيلية، وقـد مثلـت وسائل للسيطرة السلبية، أي سيطرة تحريمية وقائية رادعة وليست علاجية تساهم فـي حـل مشاكل العمران بصورة فعالة ومؤثرة، وبالرغم من ذلك فإنها موجودة ويمكن الاستفادة منها في السيطرة على التوسع العمراني والتحكم به.

الفصل الرابع: إستعمالات الأراضي في مدينة غزة

1.4 النسيج الحضري والنمو العمراني في مدينة غزة

2.4 تطور إستعمالات الأراضي في مدينة غزة

3.4 الوضع الحالي لإستعمالات الأراضي في مدينة غزة

4.4 محددات إستعمالات الأراضي في مدينة غزة

5.4 الوضع الحالي لشبكة الطرق والمواصلات وعلاقتها بالإستعمالات المختلفة للأراضي

6.4 مشاكل الوضع القائم

7.4 علاقة نظريات إستعمالات الأرض الحضرية ببنية مدينة غزة

8.4 تحليل إستعمالات الأراضي الحالية لمدينة غزة في ضوء مفاهيم الإستدامة

الفصل الرابع: إستعمالات الأراضي في مدينة غزة

تُعطي دراسة إستعمالات الارض وشكلها معلومات عن الهيكل الطبيعي الــذي يحــوي ســكان المدينة أو القرية وأنشطتهم المختلفة (حيدر، 1994)، وتعتبر دراسات إستعمالات الأراضي من أهم الدراسات أو المسوحات التي تقوم بها الجهات التخطيطية قبل الشروع في أعمال التخطيط، وخريطة إستعمال الأرض في المدينة هي وسيلة رئيسية يلجأ إليها الجغرافيون عنــد دراســتهم للتركيب الوظيفي للمدينة، حيث تُعد أنماط إستعمال الأرض في أية مدينة نتاجاً للتطــور الــذي مرت به المدينة عبر تاريخها وإنعكاساً منطقياً لأهمية الوظائف التي تمارســها. (أبــو عمــرة، 2010)

ولقد أصبح من الواضح في الأراضي الفلسطينية أن التطور الحضري لم يكــن عمليــة منظمة، لذا فإنه من المحتمل أن يستهلك الزحف العمراني قسماً كبيراً من الموارد الطبيعيــة إذا إستمر في النمو على نفس الوتيرة من غير سيطرة أو تخطيط، هذا بالإضافة إلى أن النشــاطات الإحتلالية الإسرائيلية كان لها تأثير كبير على تقييد إستعمال الأراضي المتوفرة للتطور العمراني الفلسطيني، وهذا يدل على أنه لم يتبق سوى خيارات قليلة، ويشير التوســع المتوقــع للمنــاطق العمرانية حتى عام 2025 إلى أن هناك تهديد جاد للموارد الطبيعية، وبالتالي فإنه من المهم جداً أن يتم فهم العلاقات الطبيعية والوظيفية بين المناطق المختلفة من أجل القيام بتخطيط عمرانــي سليم يستطيع أن يحدد بدقة المناطق الملائمة للتطور الحضري المستقبلي من أجــل الحــد مــن التضارب بين التطور الحضري والمصادر الطبيعية والبيئية، ولن يكون بالإمكان الوصول لنمو عمراني مستدام إذا لم يتم التخطيط له بشكل جيد وفعــال. (Applied Research Institute, 2006)

يتناول هذا الفصل استعمالات الاراضي في مدينة غزة ويسلط الضــوء علــى مشــاكل الوضع القائم ومن ثم يتم تحليل وتقييم الوضع القائم لاستعمالات الاراضي في المدينــة حســب مفاهيم الاستدامة.

1.4 النسيج الحضري والنمو العمراني في مدينة غزة

إن مواكبة مدينة غزة للأحداث التاريخية والسياسية التي خضعت خلالها للحكم الأجنبي مرات عديدة قد ترك أثره الواضح على الهيكل الحضري للمدينة، وخاصة البلدة القديمة التي أُعتبرت

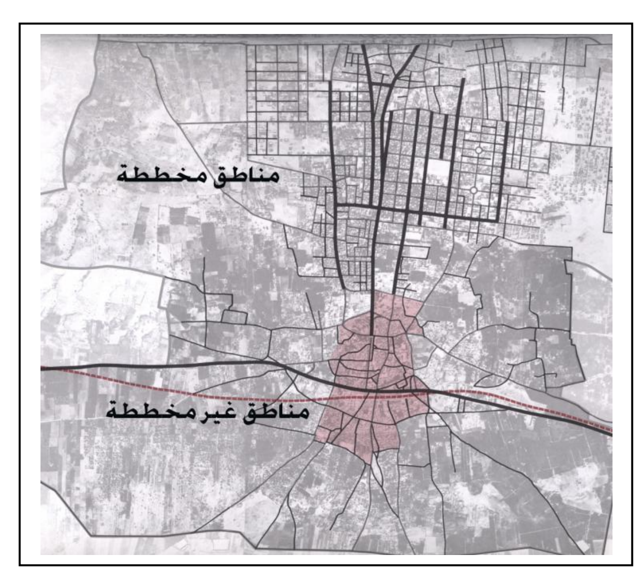
مركزاً لتطور المدينة في الفترات التاريخية المتعاقبة، ومن حيث أن مركز المدينة القديمة يطل على الأجزاء الأخرى للمدينة القديمة كحي الزيتون والدرج اللذان كانا ولا زالا يضمان معظم المحال التجارية والحرفية وأجزاءاً هامة من المباني القديمة والأسواق الواقعة ضمن الحارات السكنية، كما يوجد فيها مباني ذات قيمة معمارية هامة وتمثل عنصراً أساسياً يستحق الإهتمام عند وضع خطة تطوير المدينة.(المشروع الهيكلي العام لمدينة غزة 1997 –2010)

1.1.4 أنماط التخطيط وأثرها على النسيج العمراني لمدينة غزة

يتبين من الشكل رقم (4.1) أن المناطق في مدينة غزة تتميز بنمطين تخطيطيين: مناطق مخططة ومناطق غير مخططة كما يلي (صالحة، 1994):

المناطق المخططة: وهي عبارة عن الأحياء الحديثة المتمثلة في حي الرمال وحي النصر وحي الشيخ رضوان وبعض المناطق الغربية من حي الصبرة وتتميز بالتخطيط الشبكي.

المناطق غير المخططة: وتتمثل في الأحياء القديمة التي نمت عشوائياً وفي مخيم الشاطيء، حيث تتميز هذه المناطق بنقص العناصر التخطيطية المطلوبة حسب المعايير المعروفة لها، فشبكة الطرق غير منتظمة ولا تتوفر بها الكفاءة لإستيعاب حركة المرور ومواقف السيارات اللازمة للسكان، كذلك يوجد نقص واضح في الساحات والمناطق الخضراء والملاعب والمناطق المفتوحة والمرافق الخاصة بالسكان وخاصة الأطفال. وبسبب ملكيات الأراضي الخاصة ونظام الوراثة فإنه يصعب في هذه المناطق إنشاء ما يلزم السكان من مدارس ورياض أطفال ومراكز صحية ونوادي وغيرها، مما يجعل هذه المناطق تفتقر لمثل هذه الخدمات الأساسية. وتعاني معظم المناطق القديمة والعشوائية في المدن كذلك من غياب الخدمات والمرافق العامة من شبكات المياه والصرف الصحي والكهرباء والهاتف وغيرها. (المغني، 2002)



الشكل رقم (4.1) يوضح أنماط التخطيط في مدينة غزة

المصدر: وزراة الحكم المحلي

أولاً: الأحياء القديمة

يتميز المظهر التخطيطي للمناطق القديمة بالتجانس، حيث تلتزم مبانيها بإرتفاع يكاد يكون ثابتاً، وكذلك تداخل المباني مع بعضها البعض، وتتدرج الطرق والساحات لتحقق مبدأ الخصوصية وتشكل نسيجاً معمارياً مميزاً، وتبدو مواد البناء موحدة ويعبر الشكل المعماري عن طريقة الإنشاء المستخدمة، وتبرز بعض العناصر المعمارية المميزة مثل القباب والمآذن والطرق المغطاة والفتحات المعمارية والزخارف وغيرها، وتتميز كذلك المناطق القديمة بالكثافة البنائية العالية حيث تبلغ في معظم الأحيان نسبة 100% من مساحة قسائم الأرض.(المرجع السابق)

ولكن من الملاحظ أن البلدة القديمة نمت تلقائياً بدون تخطيط، فالعشوائية هي الصفة المميزة للنمط العمراني فيها، إلا أن هذا النمط قد يكون له مبرر بيئي في ذلك الوقت، وتتميز المباني في هذه المنطقة بتلاصقها مع صغر مساحتها.(صالحة، 1994)

وتعتبر البلدة القديمة في غزة مركزاً لتطور المدينة، وتبلغ مساحتها حوالي كيلو متر مربع، وتحتفظ ببعض المباني ذات القيمة الفنية والتاريخية، وما زالت تمثل المركز التجاري الرئيس في المدينة حيث تقع فيها مجموعة من الأسواق. وقد حصل العديد من عمليات الهدم للأبنية الأثرية وإحلال أبنية من الخرسانة بدلاً منها، مما تسبب في حدوث خلل في النسيج المعماري للبلدة القديمة وزاد من إزدحامها ومن تشويه لقيمتها التاريخية. وقد توسعت البلدة القديمة في عدة إتجاهات من حيث التوجيه أهمها كان توسع المدينة بناءً على تخطيط تفصيلي وضع في العام 1958 للمنطقة في إتجاه الغرب أو ما عرف بغزة الجديدة، وما زالت هذه

المنطقة منظمة وحديثة وتم الإلتزام إلى حد كبير بالنظام الموضوع لها، كذلك توجد بعض القسائم في أنحاء مختلفة من المدينة قد وضع لها مشاريع تقسيم منظمة ملتزمة بالأنظمة التابعة لمناطقها. وتوسعت كذلك المدينة في مختلف الإتجاهات الجغرافية المتاحة بشكل عشوائي مُشكّلة مجموعة من الأحياء العشوائية التي لم تخضع في تطورها لأي تخطيط أو نظام مثل حي التركمان والتفاح والزيتون والرمال الجنوبي والصبرة وغيرها. ويعتبر حي التركمان أحد الأحياء العشوائية التي نمت وإتسعت دون تخطيط مسبق، وهو أول إمتداد للمدينة القديمة جهة الشرق والكثافة السكانية والسكنية فيه عالية جدًا ومعدل الخدمات والبنية التحتية غير مناسب. ويتميز هذا الحي كذلك بالخلط الوظيفي حيث تتجاور المساكن مع الورش والمصانع الخفيفة وغيرها. ويوضح جدول رقم (4.1) حالة المباني في البلدة القديمة وحي التركمان بغزة. (المغني، 2002)

جدول رقم (4.1): حالة المباني في البلدة القديمة وحي التركمان

المصدر: (المغني، 2002)

حالة المباني	البلدة القديمة	حي التركمان
مباني في وضع جيد	%31.36	%42.59
مباني في وضع متوسط	%36.23	%31.61
مباني في وضع سيئ	32.2 %	%25.80

ومن الملاحظ أن البلدة القديمة تقوم على نواة مركزية تتمثل في الجامع العمري الكبير، وتحيط بالجامع الأسواق المتعددة، ويتفرع من هذه المنطقة التجارية العديد من الشوارع الإشعاعية المؤدية إلى أطراف المدينة، وبين هذه الشوارع تقع المساكن التي تلي الأسواق ثم تنتشر الأراضي الزراعية. ولكن حديثاً طرأت العديد من التغيرات على المدينة القديمة فأصبح أهم ما يميز قلب المدينة وجود شارع عمر المختار والذي يقطع المدينة من الشرق إلى الغرب وشارع الوحدة الذي تم توسيعه في الخمسينات. أما تخطيط الأحياء القديمة خارج منطقة السور فإن معظم العمران مرتبط مع إمتدادات الشوارع الرئيسية، ولذلك يبدو لأول وهلة بأن المخطط السائد في هذه الأحياء هو المخطط المستدير الشعاعي لأن معظم الشوارع تخرج من وسط المدينة كالشعاع متجهة نحو الأطراف، ولكن إذا ما دخلنا في تفاصيل المنطقة السكنية الواقعة بين هذه الشوارع نجد أنها غير مخططة بل تتميز بالعشوائية. (صالحة، 1994)

ثانياً: معسكر الشاطيء

بعكس المناطق القديمة يبدو المظهر التخطيطي للأحياء العشوائية غير متجانس، سواءً من ناحية التخطيط أو الإرتفاعات أو مواد البناء أو الشكل والتكوين المعماري، وتكون الكثافة البنائية أيضًا في تلك المناطق عالية جدًا وبالتالي الكثافة السكانية عالية، وفي نفس الوقت عدم موازاة هذه الكثافة بتوافر الخدمات المطلوبة. (المغني، 2002)

وفي حالة معسكر الشاطيء والذي تم إنشاؤه في أوائل الخمسينات، فإن المخطط لا يحقق أدنى راحة للسكان، فالشوارع ضيقة وإن كانت منتظمة في باديء الأمر، وفي أوائل السبعينات تم هدم العديد من المنازل بهدف توسيع الشوارع للقضاء على المقاومة الفلسطينية، ونتيجة للتزايد السكاني قام معظم السكان بتوسيع منازلهم في إتجاه المساكن المهدومة والشوارع المحيطة بمساكنهم فأصبحت معظم الشوارع ضيقة ومتعرجة لا تصلح إلا لمرور المشاة.(صالحة، 1994)

2.1.4 كثافة المنازل وأنماطها

من الملاحظ وجود عدة أشكال من المنازل، ولعل أكثرها إنتشاراً هي المنازل ذات ثلاث إلى خمس طوابق والتي تشغلها عادة أسرة واحدة أو عدة أسر من نفس العائلة. ومن المشاهد المعتادة في هذا النوع من المنازل هو وجود طابق تشغله محلات أو مخازن حتى لو لم تكن هذه المنطقة من المناطق التجارية. ولما كان هذا النوع من المساكن يشغل مساحة من الأرض تتراوح بين دونم واحد أو أقل في حي الرمال، فقد نتج عن هذا أن الكثافة الحالية تقل عن أسرة بكل دونم، بينما تصل الكثافة السكانية في الأماكن المتطرفة من الأحياء الحضرية مثل حي الدرج والزيتون وجديدة وتركمان إلى ما يتراوح بين 4-5 وحدات سكنية بكل دونم، وفي حي الشيخ رضوان تُبذل محاولة للإحتفاظ بمستوى كثافة يصل إلى 6 وحدات سكنية/دونم. (المشروع الهيكلي العام لمدينة غزة 1997 – 2010)

وفي المدينة القديمة يمكن للمرء أن يرى شكلاً آخراً من المنازل التي يبلغ إرتفاعها ما بين 3-5 طوابق، ويأخذ هذا النوع من المنازل شكلاً مختلفاً تماماً عن الشكل السابق الإشارة إليه، فهي حضرية في مظهرها، وإن كانت توجد هنا أو هناك مباني منخفضة حول أفنية داخلية وتخدم عدة أسر، هذا بينما تصطف المباني على جانبي الشوارع بأكملها وحيث تطبق ملكية

مشتركة، ويبلغ مستوى الكثافة السكنية في هذا الحي ما بين 4-5 وحدات سكنية /دونم. أما حي الشجاعية الذي ترتفع فيه المنازل حوالي طابقين، فيوجد نفس مستوى الكثافة السكانية وهذا الوضع يوضح نقص المساكن في هذا الحي.(المرجع السابق)

3.1.4 ضوابط النمو العمراني للمدينة

لقد إختلفت ضوابط النمو العمراني لمدينة غزة بإختلاف العصر الذي عاشته المدينة، فالقيود التي كانت تحكمها في السابق ليست هي نفس القيود التي تحكمها اليوم، فالأحداث التاريخية وطبيعة المرحلة التي عاشتها المدينة من أحداث سياسية وإقتصادية وأمنية كان لها أثر واضح على النمو العمراني، وفيما يلي نستعرض أهم هذه الضوابط (صالحة، 1994):

1. سور المدينة

كان سور المدينة قديماً بمثابة الخط الذي لا يمكن للمدينة أن تتجاوزه، حيث يمثل خط الدفاع الأول عن حياة المدينة وأمنها، وقد حد سور مدينة غزة من إتساع العمران لفترات طويلة من الزمن فإقتصر النمو العمراني على داخل الأسوار.

2. ملكية الأرض

لقد لعبت ملكية الأرض دوراً بارزاً في التحكم في النمو العمراني، فالإمتداد العمراني على الأرض الحكومية إرتبط بسياسة الحكومات المتعاقبة، فالحكومة البريطانية قسمت العديد من الأراضي وقامت بتوزيعها على المواطنين في غرب المدينة في حين أكملت الحكومة المصرية هذا المشروع أيضاً، مما أدى إلى إمتداد العمران إلى غرب المدينة، كما أن الاحتلال الإسرائيلي أقام بعض المشاريع الإسكانية كمشروع الشيخ رضوان ومشروع القسيمة 58 بحي الرمال الشمالي مما أدى إلى إمتداد العمران إلى شمال المدينة، كما أن ندرة الأراضي الحكومية جعل عملية الإمتداد العمراني مرتبطة بعملية بيع الأراضي، لذلك إنتشر العمران في شرق وجنوب وشمال المدينة وفي الإتجاهات التي تتوفر بها الملكية الخاصة.

3. النمو السكاني

إن النمو الطبيعي للسكان له أثر واضح في النمو العمراني، فبعد أن كان عدد سكان المدينة 80 ألف في عام 1948 فقد تضاعف بشكل واضح في السنوات اللاحقة مما أدى إلى نوع من الإفراط الحضري والذي ظهر جلياً في سنوات الثمانينات. كما أن لهجرة السكان بسبب الحروب

والأوضاع السياسية التي مرت بها فلسطين أثر واضح على النمو العمراني أيضاً، فبعد أن كان عدد السكان قبل عام 1948 نحو 40 ألف نسمة إزداد إلى الضعف بعد الحرب، مما تطلب إقامة مساكن لهؤلاء المهاجرين، وبالفعل تم إقامة مخيم الشاطيء في غرب المدينة عام 1953م، ويعد هذا المخيم أول إمتداد عمراني ناحية الغرب.

4. الإمتداد الأفقي

إن الإعتماد على البناء الأفقي أدى إلى إنتشار العمران على مساحة كبيرة من الأرض ويرجع ذلك إلى رغبة السكان في أن يكون المنزل بأكمله للعائلة.

5. العوامل الإدارية

حيث تعتبر مدينة غزة العاصمة الإدارية لقطاع غزة، وقد أكسبتها وظيفتها الإدارية أهمية جعلت منها مركزاً لجذب السكان من القرى والمدن المجاورة. وقد ساعد توفر مقومات الصناعة والتجارة وتوفير الخدمات على نمو المدينة في مجالي الصناعة والتجارة، حيث إنتشرت على أطراف المدينة العديد من الورش الكبيرة، ولاشك أن وجود المؤسسات التعليمية كالجامعات والعديد من المعاهد الصناعية بالإضافة إلى توفر الخدمات الصحية من العوامل التي جعلت العديد من العاملين بهذه المؤسسات يسكن في مدينة غزة.

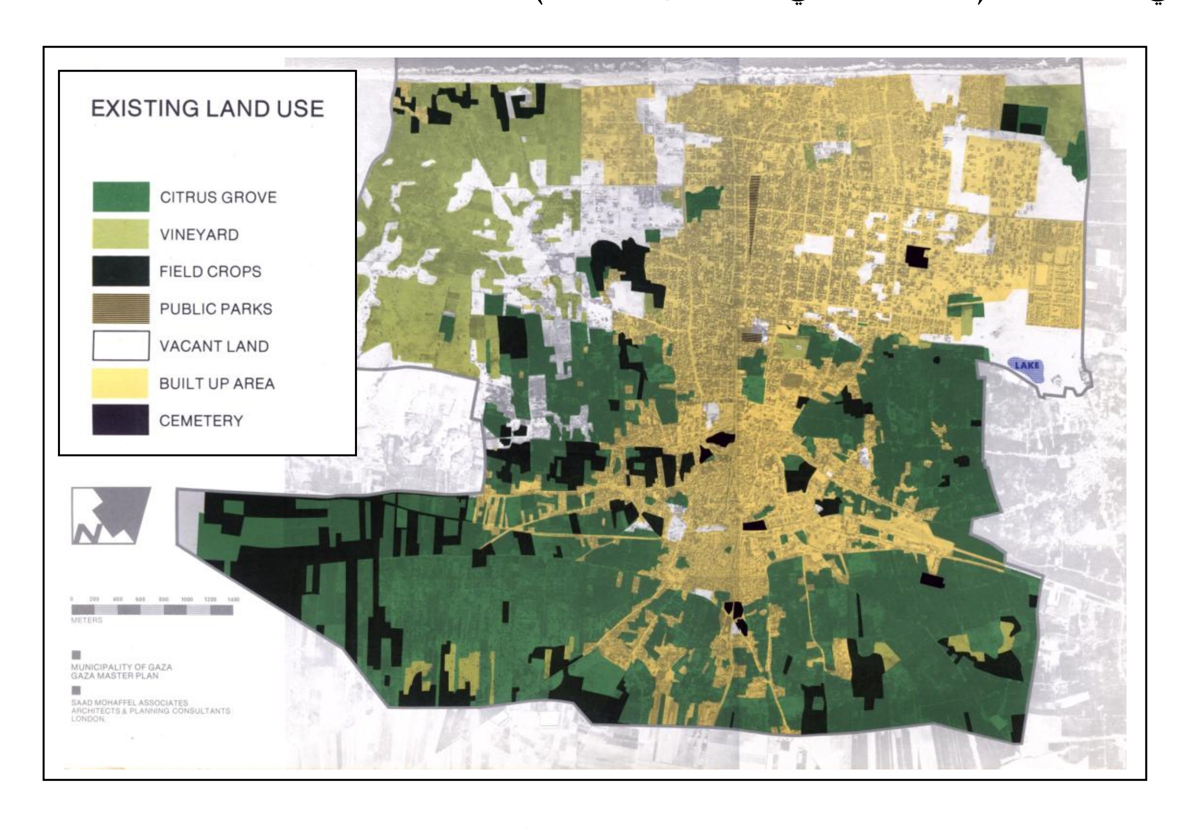
6. القيود الحكومية

تحد القيود الحكومية من النمو العمراني، ومن هذه القيود التي يعاني منها السكان منع عملية البناء في المناطق المحاذية للخط الاخضر الفاصل بين قطاع غزة وفلسطين المحتلة، كما أن بلدية غزة تمنع عملية البناء في المناطق التي تكون خارج نفوذها ولا تقدم أي خدمات إلى هذه المناطق.

2.4 تطور إستعمالات الأراضي لمدينة غزة

عرفت المدن على إختلاف مواقعها الجغرافية طوال فترات التاريخ المختلفة أنماطاً مختلفة من إستخدامات الأرض، ومن الطبيعي أن تتشكل هذه الأنماط وفق العديد من العوامل منها الوظيفة والموقع والموضع، حيث تؤثر وظائف المركز العمراني في نوعية إستخدام الأرض (أبو عمرة، 2010). وقد مر إستخدام الأرض في مدينة غزة بالعديد من المراحل، حيث تأثرت بالأوضاع

السياسية والإقتصادية والإجتماعية السائدة، وتعتبر الحكومة البريطانية أول من وضع مخطـط لمدينة غزة وذلك في عام 1934م، حيث قامت بتخطيط ما يقرب من ألف دونـم، ثـم أكملـت الإدارة المصرية هذا المخطط، وقد تميز التخطيط بالشوارع المتسعة المتعامدة علـى بعضـها البعض تاركة بينها مساحات للبناء وتتوفر فيها بعض الميادين الدائرية، ولكن مما يعيـب هـذا المخطط عدم توفر الأسواق المركزية بالإضافة إلى عدم توفر الحدائق العامة. (صالحة، 1994) ويوضح الشكل رقم (4.2) إستعمالات الأراضي لمدينة غزة عـام 1978، حيـث إقتصـرت إستعمالات الأراضي في ذلك الوقت على المناطق العمرانية والزراعية والمقـابر والأراضـي الفضاء والحدائق العامة، ومن الملاحظ أن الإستعمال الزراعي هو الوظيفة الغالبة على المدينـة في ذلك الوقت. (المخطط الهيكلي لمدينة غزة، 1978)



شكل رقم (4.2) يوضح إستعمالات الأراضي لمدينة غزة عام 1978

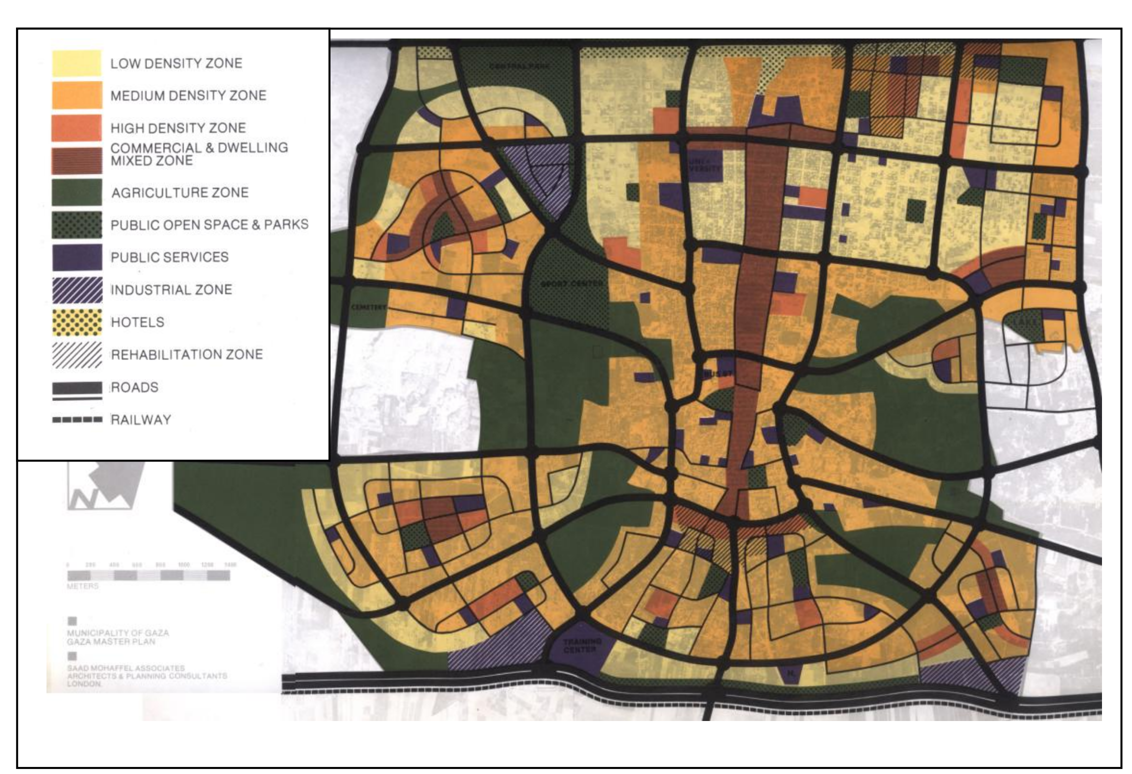
المصدر:وزارة الحكم المحلي

وقد وُضع للمدينة مخطط في العام 1979م وهو موضح في شـكل رقـم(4.3)، إلا أن هـذا المخطط به العديد من جوانب التقصير، فالخدمات غير متوفرة بالشكل المطلوب، وقد وضع هذا المخطط سياسة طويلة الأجل لتنمية المدينة مع الأخذ في الحسبان وجـود عـدد مـن القيـود المفروضة على المخطط (صالحة، 1994).

ومن أهم الأمور التي جاءت بهذا المخطط (المخطط الهيكلي لمدينة غزة، 1978):

- توسع في حجم المناطق الحضرية من الناحية الجنوبية والجنوبية الشرقية.
- أصبح الطريق الإقليمي الذي يقع على الحدود الشرقية للمدينة من أهم شرايين المـــرور التي تمتد من الشمال إلى الجنوب وتم عمل خط سكة حديد شرق هذا الطريق.
- شبكة الطرق في المناطق الحضرية تضم طريقاً دائرياً يشمل مركز المدينة ويتصل بعدد من الطرق الإشعاعية من خلال مناطق سكنية جديدة.
- عمل منطقة صناعية جنوب غرب المدينة للصناعات التي لا ينجم عنهـا آثــاراً بيئيــة وتلوث، والمشروعات الصناعية التي ينتج عنها تلوث شديد أو ضوضاء عالية تكــون في الجزء الشرقي.
- تم نقل الورش أو الصناعات الخفيفة من قلب المدينة إلى أطرافها.
- عمل مشروع متكامل لتقديم خدمات ترفيهية للشاطئ ولإنشاء مراسي للقوارب والنوادي وفندق في المنطقة الساحلية التي يشغلها مخيم الشاطئ للاجئين.

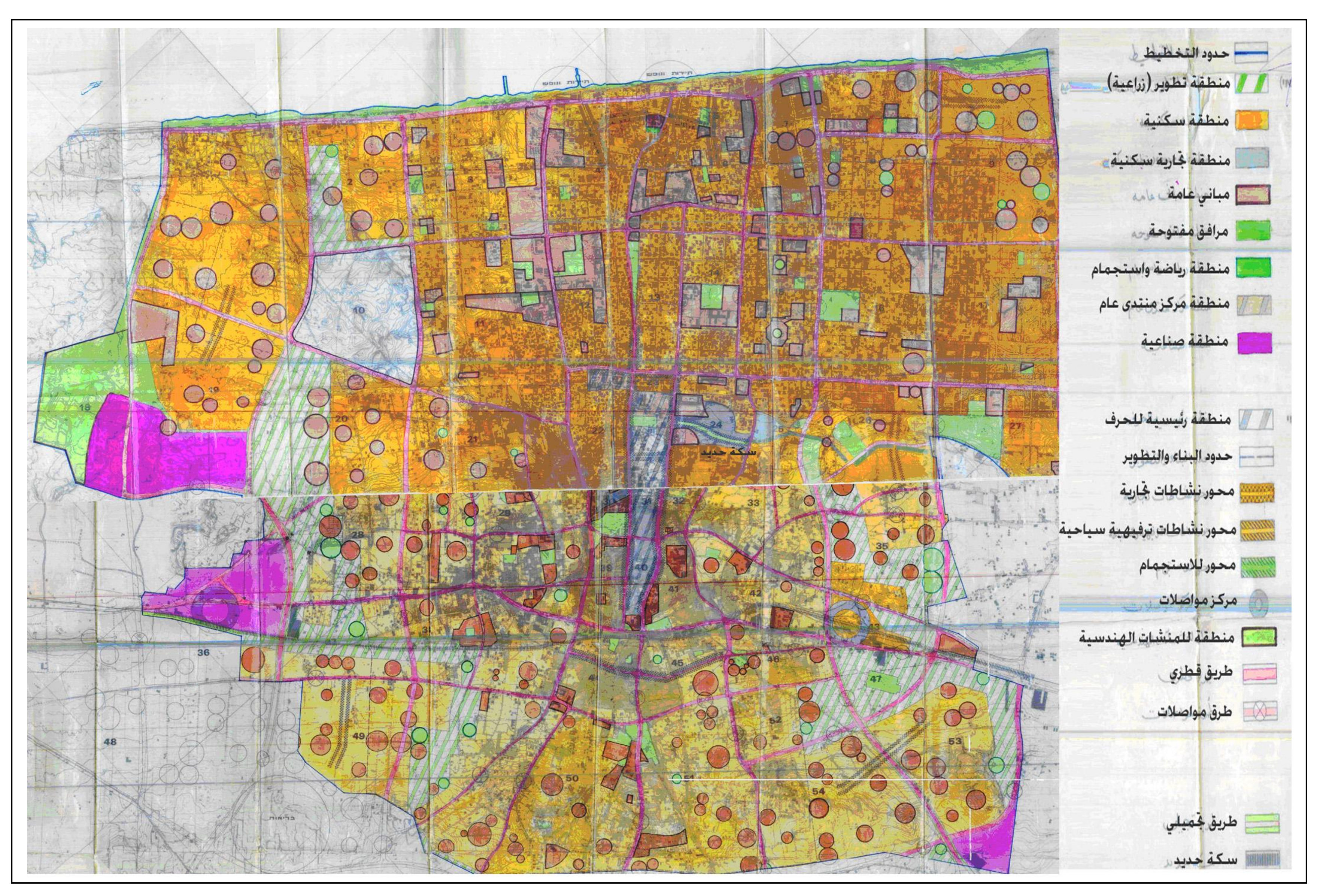
ولكن معظم هذه الأمور كانت مجرد إقتراحات لم تنفذ لأن كثيراً منها يحتاج إلى أموال باهظة بالإضافة إلى أن الإحتلال الإسرائيلي لم يكن معني بإقامة مشروعات بنية تحتية وخدمات ليبقى قطاع غزة مرتبط بالإحتلال. (صالحة، 1994)



شكل رقم (4.3) يوضح المخطط الهيكلي الذي تم إقتراحه لمدينة غزة في العام 1979م

المصدر: وزارة الحكم المحلي

ظلت مدينة غزة تتطور فترة طويلة من الزمن دون وجود مخططات عمرانية تضبط هذا التطور في العديد من أحيائها، وقد تم إعتماد مخطط هيكلي للمدينة في نهاية عهد الإحتلال الإسرائيلي في العام 1992 وهو موضح في شكل رقم (4.4)، ولكنه لم يكن بأي حال من الأحوال يفي بالإحتياجات اللازمة للمدينة وسكانها (المغني، 2002)، حيث تم تقليص المناطق الزراعية وأصبح الإستعمال السكني هو الوظيفة المسيطرة على المخطط، بالإضافة إلى أنه تم تقليص المناطق الخضراء والحدائق والمناطق المفتوحة، وتم تقليص مساحة المنطقة التجارية وتم وضع مناطق الصناعات على الأطراف الجنوبية من المدينة.



شكل رقم (4.4) يوضح المخطط الهيكلي لمدينة غزة عام 1992م

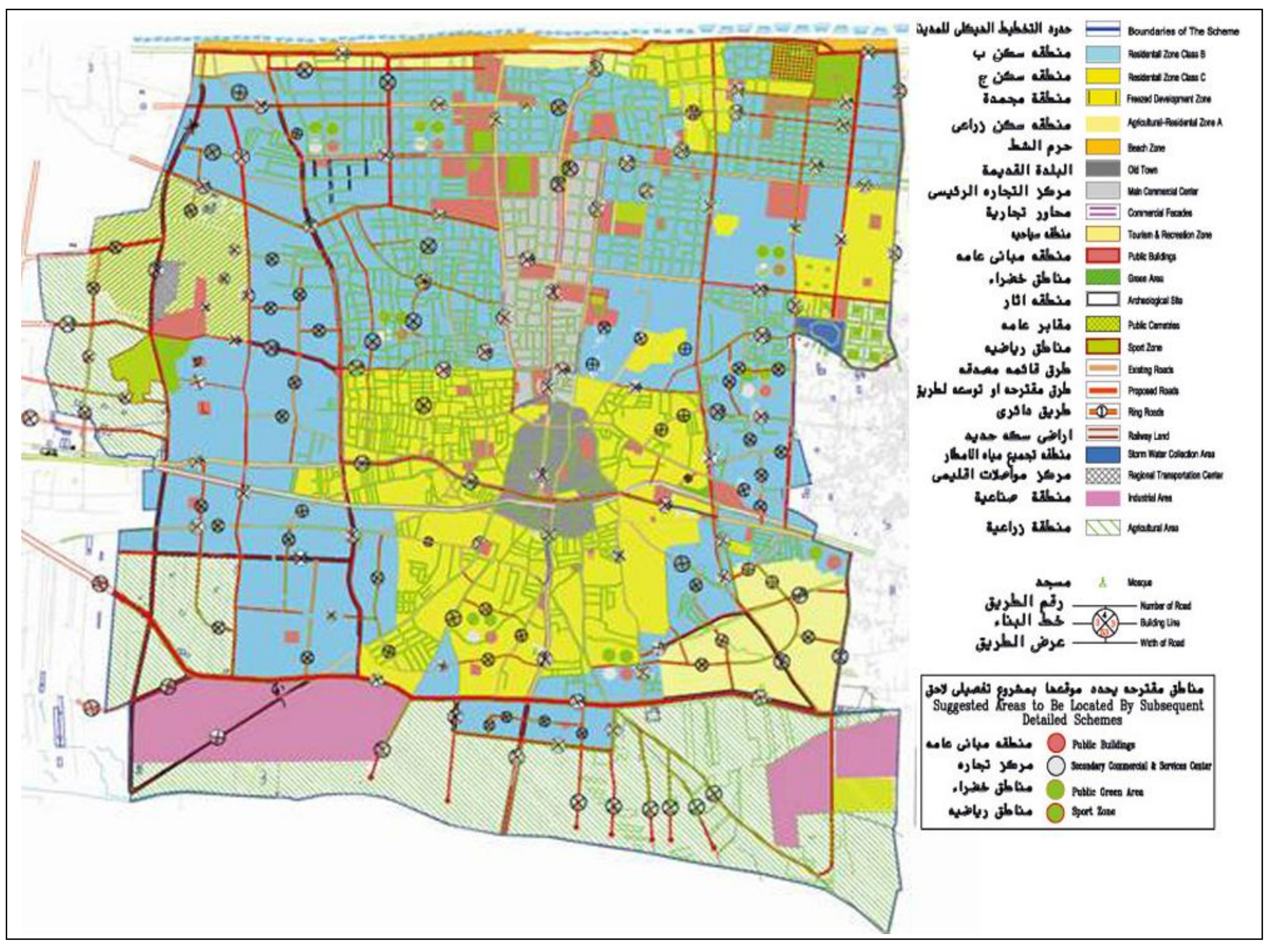
المصدر: وزارة الحكم المحلي، بتصرف الباحثة

وبعد مجيء السلطة الوطنية الفلسطينية تم وضع مخطط هيكلي لمدينة غزة وإعتماده في العام 1998 ليحقق عدة أهداف، وتتلخص تلك الأهداف في توجيه عمليات التوسع العمراني في المدينة، وتوفير بيئة سكنية صحية آمنة، وتطوير الخدمات الأساسية بما يتناسب مع زيادة السكان، وإعداد شبكة رئيسية من الطرق ذات كفاءة عالية، وحماية المصادر الطبيعية، وتطوير قضايا البنية التحتية مثل الصرف الصحي والمياه والنفايات الصلبة. ويتبين من تلك الأهداف أن المخطط الهيكلي المقترح وُضع أساساً لمعالجة المشاكل التخطيطية القائمة، وأنه يمكن النظر إليه على أنه خطة طوارئ للتعامل مع المشاكل التخطيطية الملحة وبالتالي لم يكن المخطط شاملاً ومفصلاً (المرجع السابق)، ويوضح جدول رقم (4.2) نسب إستعمالات الأراضي حسب المخطط العام لمدينة غزة والذي أُعتمد في العام 1998، كما يوضح الشكل رقم (4.5) خارطة المخطط الهيكلي العام لمدينة غزة. وبعد إعتماد المخطط العام للمدينة تم البدء في وضع مخططات تفصيلية لمناطق المدينة المختلفة، وقد هدفت المخططات التفصيلية إلى تحقيق التنمية العمرانية والإجتماعية والإقتصادية في المدينة وذلك بدراسات دقيقة لإحتياجات الوضع الراهن وكذلك المستقبل. ولقد واجه إعداد هذه المخططات مشاكل وذلك كون المناطق العشوائية في المدينة قائمة بدون تخطيط مسبق، بالإضافة إلى مشكلة ملكيات الأراضي الخاصة وكذلك مشاكل التكوين الإجتماعي والإقتصادي القائم في المدينة.(المرجع السابق)

جدول رقم (4.2) يوضح نسب إستعمالات الأراضي حسب المخطط العام لمدينة غزة والذي أُعتمد في العام 1998 ، المصدر: (المغني، 2002)

الإستعمالات	المساحة بالدونم	النسبة المئوية بالنسبة لمساحة المدينة
حدود النفوذ والتخطيط	45,000	% 100
مناطق سكنية متوسطة الكثافة (ب)	10,300	% 22.89
مناطق سكنية مرتفعة الكثافة (ج)	8,600	% 19.11
البلدة القديمة	900	% 2.0
منطقة زراعية	10,260	% 22.8
منطقة مجمدة تخطيطيًا (معسكر الشاطئ)	700	% 1.55
حرم الشاطئ	500	% 1.11
المركز التجاري الرئيسي	2000	% 4.44
منطقة سياحية للفنادق والاستجمام	1800	% 4.0
منطقة مباني عامة	900	% 2.0
مناطق رياضية	300	% 0.66
مناطق صناعية	2140	% 4.76

مناطق خضراء	390	% 0.87
مناطق أخرى (طرق ومواصلات – مقابر –تجميع مياه – أمطار – مركز مواصلات إقليمي وغيرها)	6,210	% 13.81



شكل رقم (4.5) يوضح المخطط الهيكلي لمدينة غزة المعتمد عام 1998م

المصدر: وزارة الحكم المحلي

ويُستنتج من الجدول السابق عدم قدرة المخطط الهيكلي على توفير المناطق الخدماتية اللازمة لأغراض ترفيهية، فقد خُصصت نسبة 2% فقط من مساحة المدينة للمباني العامة وهي تشمل حسب التعريف الوارد في المخطط " أي أبنية تستخدم للخدمات التعليمية والثقافية والدينية والصحية أو الرفاه الإجتماعي والخدمات الإدارية التي تخدم سكان المنطقة التي تقع فيها بما في ذلك المدارس والمصالح الحكومية والجامعات والمساجد والقاعات والمسارح ودور السينما والكنائس والمستشفيات والملاجئ وقاعات الموسيقى وقاعات الإجتماعات والمحاضرات والمراكز الثقافية والنوادي أو لأية غاية من الغايات العامة"، أما المناطق الرياضية فقد خُصص لها ما نسبته 0.66% من مساحة المدينة والمناطق الخضراء 0.87 % فقط، وتعكس هذه النسب عجز المخطط عن توفير الإحتياجات اللازمة ، فمثلاً إذا إحتسبنا المساحة اللازمة للخدمات الإجتماعية والثقافية فقط، فيلزم سكان المدينة ما مساحته 457.5 دونم أي بنسبة 1%، أما المساحات اللازمة للمدارس فقط فتقدر بحوالي 518.5 دونم أي بنسبة 1.15% من مساحة المدينة، وبالتالي فإن النسبة التي تم توفيرها في المخطط للمباني العامة 2% شاملة جميع المرافق الحكومية والخدماتية والدينية والثقافية لا تفي بتاتاً بالإحتياجات. (المغني،2002)

3.4 الوضع الحالي لإستعمالات الأراضي في مدينة غزة

تضم مدينة غزة العديد من الوظائف، ويختلف حجم هذه الوظائف من سنة إلى أخرى وإن كان الإتجاه نحو زيادة مساحة وظائف المدينة وتطورها، ومن الملاحظ أن النمو السكاني يتزايد بشكل كبير وهذا بدوره يؤدي إلى خلق وظائف أخرى مرتبطة بإحتياجات السكان، وفي المقابل نجد تقلصاً في الأراضي الخضراء والأراضي الفضاء والتي تشكل ظهيراً زراعياً ومتنفساً للمدينة، وبشكل عام يمكن تلخيص المشاكل التي تعاني منها مدينة غزة بالنقاط التالية: (United Nations Volunteers- White Helmet Initiative, 1998)

- النمو السكاني المتزايد والذي يقابله نقص في الأراضي المتاحة للتوسع المستقبلي.
- نقص في الخدمات والمرافق.
- عجز في البنية التحتية.
- تلوث بيئي وخاصة في مياه الشرب (تلوث الخزان الجوفي).
- الإكتظاظ المروري وخاصة في منطقة مركز المدينة.
- نقص في المناطق الترفيهية وعدم إستغلال وتطوير المنطقة الساحلية بالشكل المناسب.
- وجود مخيم للاجئين والذي يحد من عملية التطوير لبعض الأجزاء من المنطقة الساحلية.

ويتضح من المخطط الهيكلي ومن الدراسة الميدانية أن المدينة تقدم جميع الوظائف لسكانها لكن بدرجات متفاوتة، وتأخذ هذه الوظائف حيزها المكاني على شكل إستخدامات من أراضي المدينة مع وجود تداخل في الإستخدامات بين أجزاء المدينة المختلفة. ويظهر أن 54.85% من أراضي المدينة تشغلها المباني بإستخداماتها المختلفة السكنية والخدمية، بينما يشغل الإستخدام الزراعي والصناعي والسياحي والترفيهي والنقل والمواصلات والمقابر نحو 45.15%من المساحة الكلية، ويُلاحظ أن الإستخدام السكني يحتل النصيب الأكبر بين بقية الإستخدامات الأخرى بالمدينة، ثم يليه الإستخدام الزراعي من حيث المساحة التي يشغلها حيث بلغت 22.8% من المساحة الكلية منها 16.46% مناطق زراعية، 6.34% مناطق زراعية مساعدة. وجدول رقم (4.3) يوضح التوزيع المساحي والنسبي لأنماط إستخدامات الأرض القائمة بمدينة غزة حسب آخر إحصائيات قامت بها بلدية غزة ووزارة الحكم المحلي وذلك في العام 2008 (وزارة الحكم المحلي).

جدول رقم (4.3) يوضح التوزيع المساحي والنسبي لأنماط إستخدامات الأرض بمدينة غزة عام 2008، المصدر: وزارة الحكم المحلي

أنماط الاستخدام	المساحة/ دونم	من المساحة الكلية
الزراعي	7405	**16.46%**
السكني والخدماتي	23986.5	**53.3%**
مخيم اللاجئين	700	**1.55%**
الصناعي	2140	**4.76%**
طرق هيكلية	5140	**11.43%**
سكة حديد	140	**0.30%**
مناطق سياحية	1800	**4.00%**
مناطق زراعية مساعدة	2855	**6.34%**
حرم الشاطئ	500	**1.11%**
مقابر	333.5	**0.75%**
المجموع	**45000**	**100%**

يتضح من الجدول السابق تعدد الإستخدامات الوظيفية في المدينة، ولكن تشير الدلائل إلى أن المساحات الزراعية في تناقص مستمر حيث تعاني هذه المناطق من الزحف العمراني إليها، وفي المقابل تزداد المساحات المبنية وهذا يؤدي بدوره إلى خلل بيئي في المدينة خلال السنوات المقبلة.

وفيما يلي سيتم تحليل إستخدامات الأرض المختلفة في مدينة غزة:

أولاً: الإستخدام الزراعي

يعتبر قطاع الزراعة من القطاعات المهمة في الإقتصاد الوطني بشكل عام، حيث يساهم بدور فعال وكبير في توفير الغذاء للإستهلاك المحلى، وكذلك يساهم بنصيب هام في التجارة الخارجية، وتوفير فرص عمل لعدد كبير من الأفراد في القطاع الزراعي، كما يوفر الكثير من المواد الأولية للعديد من الصناعات المحلية. ومما لا شك فيه أن إرتفاع معدلات تآكل الأراضي الزراعية، وتزايد معدلات النمو العمراني في مدينة غزة، كان له الأثر الكبير في تناقص الأرض الزراعية، حيث تمثل المناطق الزراعية حوالي 22.8% من المساحة الكلية منها 16.46% مناطق زراعية، 6.34% مناطق زراعية مساعدة، ومن خلال المخطط الهيكلي والصور الجوية والدراسة الميدانية نجد أن معظم الاراضي الزراعية تنتشر على أطراف المدينة وبالذات المناطق الشرقية والجنوبية، ومن المتوقع أن تقل مساحة الاراضي الزراعية بالمدينة مقابل الزحف العمراني.

ثانياً: الإستخدام السكني

لعل ما يميز خريطة إستخدام الأرض لمدينة غزة هو أن الإستخدام السكني يشكل أكبر مساحة من حيز المدينة وهذا يتفق إلى حد كبير مع أنماط الإستخدام في المدن الأخرى، ولكن عند مقارنة النسبة المخصصة للإستعمال السكني في منطقة الدراسة والتي بلغت حوالي 53.3% مع النسب المخصصة في مدن أخرى نجد أن النسبة مرتفعة، حيث توصل كلاً من (ندركرن جون وإدورد هيرل) من خلال دراسات اجريت عام 1980 أن ما يشغله الإستعمال السكني يقدر ب39% من المساحة المعمورة من المدن التي أجريت عليها الدراسة، كما تشير دراسة أخرى إلى أن الإستعمال السكني في المدينة الأمريكية يسيطر على نسبة تتراوح ما بين 27-52%.(صالحة، 1994)

وبصفة عامة يمكن القول بأنه ليس هناك منطقة خاصة تتصف بطابع أو إستخدام معين، فمعظم المناطق السكنية مختلطة الإستعمال ما بين السكن والخدمات (المشروع الهيكلي العام لمدينة غزة 1997 – 2010)، وتعتبر مدينة غزة من المدن ذات الكثافة السكانية والسكنية العالية، حيث تبلغ الكثافة السكانية داخل نفوذ المدينة شاملة المناطق الزراعية والمفتوحة بحوالي 11.6 فرد/دونم، وداخل المنطقة العمرانية بحوالي 20 فرد/ دونم، وتتوزع المباني التي في

معظمها مبنية من الخرسانة المسلحة في أحياء المدينة بمعدل3-5 طوابق تخترقها بعض الأبنية متعددة الطوابق والتي تصل إلى حوالي 15 طابق. (المغني،2002)

وتنقسم المدينة إلى 19 حي إضافة إلى مخيم الشاطئ للاجئين الفلسطينيين، وتعاني المناطق السكنية من ظروف سيئة لأسباب متعددة أهمها (المرجع السابق):

1. عدم وجود تخطيط مناسب.
2. سوء الأحوال الإقتصادية والإجتماعية.
3. نقص خدمات البنية التحتية.

وتمثل المباني السكنية النسبة العظمى من المباني في مدينة غزة، وتقسم المناطق السكنية في المدينة إلى مناطق سكنية متوسطة الكثافة (سكن ب)، والمناطق السكنية عالية الكثافة (سكن ج)، ويمكن كذلك بناء مباني سكنية في المناطق السياحية والزراعية المساعدة وغيرها (المرجع السابق)، ويمكن تصنيف أنواع البناء في مدينة غزة إلى أربعة أصناف (المشروع الهيكلي العام لمدينة غزة 1997 – 2010):

- المباني التقليدية "القديمة"
- المباني المختلطة "القديم والمستحدث"
- المباني الجديدة
- معسكرات اللاجئين "نمط غير عادي"

وفيما يلي نقدم توضيحاً موجزاً لكل نوع من الأنواع السابقة:

أولاً: المباني التقليدية "القديمة"

تنفرد البلدة القديمة بمثل هذا النوع من المباني، ويمكن تلخيص شكل ومضمون هذه المباني بأنها مقامة من الحجر الرملي والطين وأن عمرها الزمني قد تجاوز 50-100 عاماً، معظمها من طابق واحد وهي ليست مُعدة في الأصل لإقامة أدوار متعددة، وتتميز بمجموعة من الغرف وساحة سماوية، ويبلغ تعداد هذا النوع من المباني في مدينة غزة حوالي 300-500 بناء، وبعض هذه المباني ذات قيمة سياحية وأثرية بحاجة إلى ترميم.

ثانياً: المباني المختلطة – القديم والمستحدث

أيضاً إنفردت البلدة القديمة بمثل هذا النوع من المباني مضافاً إليها أجزاء من وسط المدينة، ويتميز هذا النوع من المباني بأنه قد أُقيم بإستخدام مواد حديثة نسبياً حيث أُدخلت مادة الإسمنت والحديد في إنشائه، وبالرغم من عدم إنسجام مثل هذه الإنشاءات مع المواصفات الإنشائية

الحديثة إلا أنه يمكن القول أن حالتها العامة أكثر إستعداداً لتحمل إمكانيات التطوير والتي نجمت في الأصل عن الرغبة في إضافة مرافق أساسية سواء بصورة رأسية محدودة أم بصورة أفقية، تلبيةً للحاجة الملحة للإسكان، ويمكن القول أن أعمال التطوير في مثل هذا النوع من المباني كانت له آثاره المحدودة في مواجهة المشكلة هذا بالإضافة إلى أن إستخدام أكثر من أسلوب معماري وإنشائي في أعمال التطوير قد أثر سلبياً على الطابع المعماري العام للبناء.

ثالثاً: المباني الجديدة

شهدت سنوات الستينات تطوراً ملحوظاً في شكل ومضمون الوحدات السكنية المقامة، إذ أن إستخدام الأساليب والمواد العلمية في إقامة هذه الأبنية قد بدأت تظهر صورته جلية في شكل الأدوار المتعددة، والميل إلى الإستثمار الجيد لمساحة الأرض، والإعتماد على المواد الإسمنتية والحديد المسلح في إقامة هذه الأبنية، والإهتمام بالشكل المعماري الخارجي للأبنية، وقد ساعد على ذلك الإنفراج الإقتصادي النسبي الناجم عن تشغيل عدد كبير من أبناء المدينة في الوظائف والمهن المختلفة في الدول النفطية، وإستمر هذا النهج من المباني قائماً حتى أول التسعينات، حيث بدأت ظاهرة الأبنية الحديثة متعددة الطوابق (الأبراج) في الظهور والإنتشار، وبغض النظر عن مدى ملاءمة هذه المباني للشروط القانونية الموضحة بنظام ترخيص الأبنية متعددة الطوابق الصادر سنة 1994 فإن إرتفاع أسعار الأراضي وتدهور الظروف والأوضاع الإقتصادية قد غلّب جانب الميل إلى السكن في هذه الأبنية بالرغم من المعاناة الناجمة عن عدم ملاءمة الخدمات البلدية المختلفة المقدمة لهذه المباني.

رابعاً: مساكن مخيم الشاطئ

تمثل مساكن مخيم الشاطئ نوعية خاصة من المباني، حيث شُرع في إقامتها منذ سنة 1948 إثر نكبة فلسطين وهجرة عشرات الآلاف من مدن وقرى فلسطين إلى مدينة غزة، وقد أشرف على إقامة هذه المساكن وكالة الأمم المتحدة. من الجدير بالذكر أن هذه المساكن أُقيمت بصفة عاجلة ومؤقتة وبمواد غير قابلة للتطوير وضمن مساحات عامة لا تتجاوز المائة متر للوحدة الواحدة، وبأسلوب تنظيمي طارئ، وقد خلت هذه المنطقة من البنية التحتية بصورة مطلقة، كما تلاصقت الوحدات السكنية مع بعضها البعض إلتصاقاً تاماً، وهي في العادة تحتوي على متوسط غرفتين وساحة سماوية صغيرة، وبالرغم من ذلك فقد وجد بعض السكان الفرصة لإضافة غرفة أو أكثـــر، وفي أغلب الأحيان أخذ هذا التوسع طابع الإستيلاء على أجـــزاء من المساحات المخصصة للطرق.

ثالثاً: الإستخدام التجاري

تُعد الوظيفة التجارية أساسية في حياة المدن، فلا توجد مدينة مهما صغر حجمها إلا وتحتل الوظيفة التجارية فيها حيزاً، وتعتبر من الوظائف الأساسية التي تساهم في جذب السكان بإتجاه المركز الحضري، حيث تختار أفضل المواقع في المدن والتي تحقق أكبر قدر من سهولة الوصول إليها، فالدور التجاري للمدينة هو الذي يجعلها بصورة مباشرة أداة تكامل لإمتدادها الريفي. (أبو عمرة، 2010)

وبشكل عام تعتبر الأنشطة التجارية من أهم الوظائف التي تؤديها المدينة ليس فقط لسكانها، وإنما للسكان الذين يقطنون خارج حدودها، وتستوعب هذه الأنشطة نسبة لا بأس بها من العاملين بالمدينة، على الرغم من أنها لا تشغل سوى نسبة صغيرة من مساحتها، فقد بلغ متوسط نسبة مساحة الإستخدامات التجارية في المدن الامريكية 5% فقط من مساحة المدينة.(النحاس، 1998)

وتمثل الوظيفة التجارية إحدى الوظائف الرئيسية التي تمارسها مدينة غزة بالنسبة لساكنيها والمدن والتجمعات التي تحيط بها، فقد بلغت مساحة الإستعمال التجاري في المدينة حوالي 998.38 دونم وهي تمثل نسبة 2.22% من المساحة الكلية للمدينة، وبالتالي يبلغ نصيب الفرد من الإستخدام التجاري حوالي 1.9 متر مربع تقريباً، وتعد هذه المساحة غير مطابقة للمعايير العالمية التي ترى بأنه يجب توفير 2.5 متر مربع للفرد (صالحة، 1994).

والحقيقة أن المحلات الخاصة ببيع المواد الغذائية تنتشر في جميع أحياء المدينة خاصة بين التجمعات السكانية، حيث إن هذا النوع من المحلات يقوم بتقديم سلع يحتاجها المستهلك بصفة يومية أو شبه يومية مع زيادتها في مركز المدينة الذي يعتبر القلب التجاري، ويمكن تصنيف المناطق التجارية في المدينة كما يلي (المشروع الهيكلي العام لمدينة غزة 1997-2010):

1. مراكز تجارية: وتقع على أطراف المدينة القديمة مثل ميدان فلسطين.
2. شوارع تجارية: ومنها شارع عمر المختار – شارع الوحدة – شارع جمال عبد الناصر – شارع النصر.
3. الأسواق: سوق القيصرية والمعروف بإسم سوق الذهب، وسوق الخضار القديم، وسوق الغلال، وسوق فراس، وسوق الجمعة الذي يعمل يوم الجمعة.

وفيما يلي سنتناول المناطق التجارية في المدينة بالتفصيل:

أولاً: مركز المدينة التجاري

تمثل هذه المنطقة قلب المدينة التجاري والمركز المنظم الذي تنتظم حوله بقية المدينة، بل تعتبر هذه المنطقة إنعكاساً لحيوية ورخاء المدينة ككل، وينظر الجغرافيون لهذه المنطقة على أنها إقليم متميز عن باقي أجزاء المدينة، وقد أُتبعت عدة طرق لتحديد هذا الإقليم منها كثافة المرور، وإرتفاع الطوابق، وسعر الأرض، ومقدار إيجار المؤسسات.(النحاس، 1998)

ويمكن تحديد المنطقة التجارية المركزية في المدينة بالمنطقة الواقعة بين شارعي عمر المختار والوحدة والمناطق المحيطة بهما وذلك في الجزء القديم من المدينة، فيبدأ القلب التجاري من مفترق السامر ويتجه شرقاً مع إمتداد شارع عمر المختار إلى أن يتقاطع مع شارع صلاح الدين ثم يسير مع الشوارع التالية: شارع الفواخير وشارع فهمي بك وشارع الشيخ منصور وشارع الزاوية والمناطق المحيطة بها، ثم شارع البوسطة وشارع رشدي الشوا والمناطق المحيطة بهما بالإضافة إلى المنطقة الواقعة بين شارع عمر المختار وشارع سوق الخضار والمناطق المحيطة بهما ثم يتجه إلى شارع الوحدة من مفترق شارع الفواخير حتى مفترق الشجاعية بالإضافة إلى أطراف الشوارع المتفرعة من شارع عمر المختار جنوباً والتي منها شارع الكمالية وشارع المحكمة الشرعية وشارع سوق فراس وشارع نجم الدين العربي. (صالحة، 1994)

وتُعد هذه المنطقة إمتداداً للمنطقة التجارية القديمة، وهذه المنطقة لها سماتها الواضحة وتتميز بسهولة الوصول إليها نسبياً فهي تحتل قلب المدينة وتلتقي عندها أهم الشوارع الرئيسية، وتتميز بتركيز كثيف للمحلات التجارية وتضم العديد من الخدمات كخدمات البنوك والبريد ومكاتب المحامين وعيادات الأطباء ومكاتب السياحة والسفر والمساجد والمؤسسات الثقافية، وتتميز هذه المنطقة بإرتفاع أسعار الأراضي وإيجارات المحلات ويشتد في شوارعها الإزدحام، وتضم الأبنيـــة ذات الطوابق المتعددة.

ثانياً: الشوارع التجارية الرئيسية

1. شارع عمر المختار:

يقع الجزء الشرقي من هذا الشارع في القلب التجاري ويبلغ طوله حوالي 4000 م (السراج، 2007)، ويتضح أنه يضم أكبر عدد من المحلات التجارية، وقد إستحوذت محلات الملابس الجاهزة والأقمشة على وظيفته، وتختلف كثافة المحلات التجارية على طول الشارع من منطقة إلى أخرى، فنجد أن أعلى كثافة تتركز في منطقتين، الأولى من مفترق الشجاعية حتى السامر، والمنطقة الثانية من مفترق الجلاء حتى الجندي المجهول في حي الرمال، وتعد منطقة الرمال المنطقة التجارية الثانية في المدينة كما أنها منافسة للقلب التجاري في محلات الملابس الجاهزة، كما تتركز جميع هذه المحلات في الأدوار الأرضية بينما توجد في الطوابق العليا مكاتب المهندسين والمحاسبة والمحامين وعيادات الأطباء ومكاتب الصحافة والمعاهد التعليمية إضافة إلى الإستخدام السكني.

2. شارع الوحدة:

يسير جزء من هذا الشارع مع حدود المنطقة التجارية من الناحية الشمالية، ويبلغ طوله حوالي 3300 متر تقريباً (المرجع السابق)، ويضم عدة محلات منها الحلويات والمطاعم والمواد الغذائية، وتركزت هذه المحلات في منطقة مستشفى الشفاء، ومستلزمات البناء وتركزت في المنطقة المحيطة بموقف جباليا، ومحلات الكتب والقرطاسية وتركزت في محيط مدرسة الزهراء.

3. شارع صلاح الدين:

يبلغ طوله حوالي 6300 متر (المرجع السابق)، ويقع جزء منه على حافة المنطقة التجارية ويتجه نحو شمال المدينة وجنوبها، ويلاحظ أن محلات قطع غيار السيارات تشكل أكبر نسبة من المحلات وذلك لقرب هذا الشارع من الورش.

4. شارع النصر:

يبلغ طوله ثلاثة كيلو مترات (صالحة، 1994) ويعتبر من الشوارع الحديثة في المدينة، ويُلاحظ أن محلات المواد الغذائية والمطاعم شكلت أعلى نسبة فيه.

5. شارع الشيخ رضوان:

وهو الشارع الرئيسي في ضاحية الشيخ رضوان ويبلغ طوله ألف متر (المرجع السابق)، وغالباً ما تقتصر خدمته على الضاحية والمناطق المحيطة بها ويتميز بوجود أعداد كبيرة من محلات الملابس والنتريات.

6. شارع الثلاثيني:

إزدادت أهمية هذا الشارع بعد إنشاء الجامعات التي تقع في نهايته ويبلغ طوله نحو 3250 متر (المرجع السابق)، ويضم أكبر نسبة من محلات قطع الغيار وتركزت معظمها في منطقة عسقولة ويرجع ذلك إلى أن هذه المنطقة صناعية ومليئة بورش تصليح السيارات.

7. شارع الجلاء:

ويبلغ طوله 3000م وعرضه 30م ويمتد من شارع عمر المختار جنوباً حتى نهاية الشيخ رضوان (شارع صلاح خلف) شمالاً وهو شارع ذو إتجاهين (السراج، 2007) وتتنوع فيه المحلات التجارية ما بين محلات ملابس ومطاعم ومفروشات ومكاتب إدارية وشركات.

ثالثاً: الشوارع التجارية الفرعية

هذه الشوارع تقل أهميتها التجارية عن الشوارع السابقة وتختلف عنها فهي تقدم خدمات محلية لا تتجاوز المنطقة السكنية، وتختلف أحجامها وإن كانت في معظمها صغيرة الحجم، ومن مميزات المحلات فيها أنها توفر الحاجات الإستهلاكية الضرورية واليومية لسكانها وخاصة المواد الغذائية من لحوم ودواجن وبقالة وخضار.

رابعاً: الأسواق التجارية

تميزت المدينة بوجود العديد من الأسواق اليومية الموزعة على أحيائها المختلفة وهذه الأسواق هي:

1. سوق فراس:

وهو أكبر أسواق المدينة ويحتوي على محلات متنوعة من بيع الخضروات واللحوم والأسماك والأقمشة والخردوات والملابس القديمة ومواد البناء والأخشاب.

2. سوق البحر"مخيم الشاطيء":

وهو سوق يخدم سكان مخيم الشاطيء كما أنه يخدم بعض مناطق الشيخ رضوان والرمال والنصر وتُباع فيه الخضار والفواكه واللحوم والطيور والأسماك بالإضافة إلى إنتشار بعض البقالات ومحلات الأدوات المنزلية.

3. سوق الشجاعية:

ويعتبر سوقاً مركزياً للسكان في حي الشجاعية.

4. سوق الشيخ رضوان:

ويوجد في ضاحية الشيخ رضوان وهو يتكون في الغالب من بسطات بالإضافة إلى وجود بعض

المحلات التجارية على الشوارع المحيطة بالسوق، ويخدم سكان الشيخ رضوان وبعض المناطق الشمالية من حي الرمال والنصر.

5. **سوق الخضار "السوق الكبير أو ما يعرف بسوق الزاوية":**

ويقع هذا السوق في مركز المدينة في الشارع المؤدي إلى المسجد العمري الكبير ويعد من أهم أسواق المدينة.

6. **سوق الحرية:**

وقد تم إنشاؤه مؤخراً في منطقة ملعب اليرموك.

خامساً: المعابر التجارية

تعتبر المعابر والنقاط الحدودية التي تربط قطاع غزة بالعالم الخارجي وإسرائيل هي الأساس في الحركة التجارية، وجميع هذه المعابر يتحكم بها الجانب الإسرائيلي ويقوم بإتباع إجراءات معقدة تخدم توجهاته الأمنية وتتعاطى مع هذه النقاط على أنها معابر أمنية وليست معابر تجارية، ومن الجدير بالذكر أن هناك علاقة بين التوسع في إقامة وتطوير المناطق والمدن الصناعية والتسهيلات التجارية والفنية على المعابر (الراعي، 2005). ويبلغ عدد المعابر أو النقاط الحدودية في قطاع غزة خمسة معابر، تستخدم من أجل تسهيل حركة البضائع والأشخاص، يقع منها معبرين في مدينة غزة وهي (المرجع السابق):

1. **معبر المنطار(كارني):** وهو المعبر التجاري الرئيسي في قطاع غزة والذي تتم من خلاله معظم النشاطات التجارية من إستيراد وتصدير، وتُقدر مساحة هذا المعبر بنحو 100 دونم.
2. **معبر الشجاعية (ناحال عوز):** ويقع في الجانب الشرقي من مدينة غزة وتبلغ مساحته الإجمالية نحو 18 دونم، ويختص معبر ناحال عوز بإدخال المحروقات بأنواعها المختلفة من إسرائيل إلى قطاع غزة.

رابعاً: الإستخدام الصناعي

يمكن تصنيف الصناعات في مدينة غزة إلى نوعين (المشروع الهيكلي العام لمدينة غزة 1997-2010):

الأول: صناعات متوسطة: وهي الصناعات التي تحدث ضوضاء وتلوث.

الثاني: صناعات خفيفة: وهي صناعات تحدث ضوضاء وتلوث ولكن بصورة أقل، هذا بالإضافة للورش الحرفية اليدوية المتناثرة ضمن المناطق السكنية والتجارية مثل صناعة الفخار، الخيزران والصوف اليدوي.

ومن خلال الدراسة الميدانية يلاحظ أنه من الصعب تحديد المناطق الصناعية في المدينة تحديداً دقيقاً، حيث نجد أن معظم التجمعات الصناعية تختلط بالإستخدام السكني، فالمصانع الصغيرة تنتشر داخل الأحياء السكنية وبالذات مصانع الخياطة، ولذلك يصعب توقيعها على خريطة إستخدامات الأراضي، ولكن يمكن تحديد المناطق الصناعية الرئيسية في المدينة حيث تتوزع على ثلاث مناطق (صالحة، 1994):

- المنطقة الأولى: منطقة عسقولة وتنتشر بها ورش الحدادة والخراطة وصناعات أخرى.
- المنطقة الثانية: تتمثل في منطقة قرقش بحي الدرج وتنتشر فيها صناعة البلاط والطوب والموزايكو.
- المنطقة الثالثة: تتمثل بجانبي شارع صلاح الدين وتنتشر به العديد من الورش الصناعية.

وقد بلغت مساحة الإستعمال الصناعي في المدينة حوالي 2140 دونم وتمثل نسبة 4.76% من المساحة الكلية للمدينة، وقد جاء بالمخطط الهيكلي للمدينة توصيات بإقامة منطقة صناعية في جنوب المدينة للصناعات الخفيفة ومنطقة أخرى شرق المدينة للصناعات التي ينجم عنها تلوث ولكن لم يُنفذ أي مشروع لحتى الآن وذلك لأسباب إقتصادية وسياسية.

وقد قامت السلطة الوطنية الفلسطينية بإنجاز برنامج المدن والمناطق الصناعية الحرة بالتنسيق مع القطاع الخاص والمؤسسات الدولية والدول المانحة، حيث أنجزت المرحلة الأولى من مشروع منطقة غزة الصناعية وبدأ العمل فيها، إلا أن هناك شك في إحتمالية نجاح المناطق الصناعية الحدودية المرتبطة مع إسرائيل نظرًا لإرتباط نجاحها بالوضع السياسي. (المجلس الإقتصادي الفلسطيني للتنمية والإعمار، 2008)

ويُعد رفع مستوى البنية التحتية عاملاً حيوياً للتحول الصناعي والإقتصادي؛ إذ أن وجود بنى تحتية ذات كفاءة متميزة ومردود عال يعتبر من أهم عناصر جذب الإستثمار في المجالات

الصناعية والتجارية والخدماتية، والمقصود بالبنية التحتية في المجال الإقتصادي كافة الخدمات والمرافق التي لها تأثير مباشر أو غير مباشر على الحياة الإقتصادية والتجارية مثل شبكة الطرق وحركة النقل والموانئ والمعابر والمطارات، شبكات المياه والصرف الصحي وشبكة الكهرباء، بناء المدن الصناعية ومناطق التجارة الحرة، شبكة الإتصالات وخدمات الإنترنت.(المرجع السابق)

خامساً: الخدمات العامة والمرافق

وتحتل هذه المنشآت أماكن متفرقة وسط الأحياء السكنية، كما أن بعضها في واقع الأمر مباني سكنية مستأجرة للأعمال الإدارية المختلفة، ويمكن تصنيفها إلى:

- **المؤسسات العامة:** الجامعات، مراكز ثقافية، مؤسسات دولية.
- **مباني الخدمات العامة:** مثل المدارس، المستشفيات، العيادات، المساجد، حضانات الأطفال، ومن الممكن أن تتواجد بكثرة في بعض الأحياء في الوقت الذي تفتقر فيه بعض الأحياء لهذه الخدمات.
- **مباني إدارية:** حيث سبق الإشارة إلى أن مدينة غزة تمثل عاصمة إقليمية للقطاع، ومن هنا يتضح دورها في تقديم الخدمات الإدارية وخاصة الحكومية التي تفوق حدود المدينة. ومن الملاحظ أن معظم المباني الإدارية تتواجد في حي الرمال ومنها مجمع الدوائر الحكومية والمحاكم العسكرية والمدنية والشرعية والجوازات والبريد ومكاتب العمل.......الخ.
- **الخدمات الترفيهية:** والتي تستخدم لقضاء وقت الفراغ ولتنمية المواهب والقدرات ولبناء علاقات إجتماعية وممارسة الأنشطة الرياضية والترفيهية (المغني، 2002) وتقتصر الخدمات الترفيهية في المدينة على بعض الأنشطة الرياضية التي تُمارس على الملاعب محدودة العدد والتي منها ملعب اليرموك وهو الملعب الرئيسي بالمدينة الذي يحتوي على مدرجات، أما الملاعب الأخرى فهي منتشرة على الأراضي الفضاء بدون مدرجات، كما تحتوي المدينة على العديد من الأندية ومن أقدمها نادي غزة الرياضي والنادي الأهلي، أما باقي النوادي فتمثل أحياء المدينة مثل نادي الزيتون ونادي النصر العربي ونادي الشجاعية...الخ.

ويُعتبر شاطئ البحر المتنفس الوحيد للسكان ولكنه يعاني من ضيق الشريط الساحلي وإمتداد العمران حتى أطرافه مما يؤدي إلى تآكل المساحات المخصصة للترفيه والإستجمام والتي تعتبر المتنفس الوحيد لسكان المدينة وخصوصاً في فصل الصيف والإجازات السنوية. (القيق، 2011)

سادساً: الإستعمال السياحي

قطاع السياحة هو أحد القطاعات الهامة التي تدعم الإقتصاد الوطني، وهو يتأثر بعوامل متعددة منها: السياسات، الأمن ، الإقتصاد، المفاهيم الثقافية والإجتماعية. وتعتبر مدينة غزة ذات مقومات سياحية مميزة، فمن الناحية السياحية فإن عناصر الجذب السياحي فيها لا تقتصر فقط على الشاطيء الأزرق الجذاب، بل أيضاً لديها من عناصر الجذب السياحي المميزة ما يؤهلها لتلعب دوراً هاماً في عملية التطور السياحي وفي إتجاه متخصص، منها الحياة البحرية الغنية والمقومات الدينية والتاريخية والمواقع الأثرية القيمة بالإضافة إلى البلدة القديمة بعناصرها التي تثري التطوير والجذب السياحي.

في الماضي لم تتطور السياحة كما يجب لأن الوضع السياسي لم يكن مستقراً ولم تكن هناك أي تسهيلات سياحية لجذب السياح، وبعد قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية طرأت تغييرات متعلقة بالسياسة، الأمن والظروف الإجتماعية، وقد كان قطاع السياحة أحد القطاعات التي تأثرت بهذا الوضع، حيث أُقيمت العديد من المنشآت السياحية على طول الشاطئ، ولكنها غير مجدية إقتصادياً نظراً للعديد من المشكلات التي تواجهها ومنها على سبيل المثال عدم إعتمادها خطط وتحليلات إقتصادية ودراسة متعمقة للأوضاع المحلية، بل أُقيمت على توقعات غير دقيقة، كما أن الخدمات السياحية الفقيرة والتي بحاجة ماسة إلى التطوير لم تسعف تلك المشاريع.(شعث، 2006)

وتبلغ نسبة مساحة المناطق السياحية في مدينة غزة حوالي 4% من مساحة المدينة، وتجدر الإشارة هنا إلى مشكلة وجود معسكر الشاطيء في منطقة سياحية هامة على شاطيء بحر غزة والذي يشكل عائقاً كبيراً أمام تطوير المنطقة السياحية في المدينة. ويشكل الطريق الساحلي محور المنطقة الساحلية ويمتد من الحدود الشمالية لعام 1967م، بيت لاهيا، جباليا، غزة، الزهراء، النصيرات، الزوايدة، دير البلح، خانيونس، رفح حتى الحدود الجنوبية مع جمهورية مصر العربية، ويختلف عرض الطريق الحالي على إمتداد طوله، وسطح الطريق

وطبقاته الإنشائية في حالة سيئة ولا يحتوي هذا الطريق في وضعه الحالي على أي أكتاف أو جزر أو خدمات أخرى بالإضافة لغياب الإنارة وسوء تخطيطه الرأسي والأفقي في كثير من المناطق، وقد تأثر مسار الطريق الحالي بعشوائية النمو الحضري والعمراني ويتضح ذلك في منطقة معسكر الشاطيء على سبيل المثال، حيث يختلف فيه عرض الطريق من 7 متر عند مدخل المخيم حتى يصل إلى 10 متر في وسطه ثم يبدأ بالإختناق بشكل حاد ليصل إلى 5 متر في مخرجه من المخيم عند الجانب الجنوبي. (المرجع السابق)

ومما سبق نلاحظ أن هناك حاجة ماسة لإعاده تطوير هذا الطريق وتصميمه بما يتمشى مع متطلبات تنمية المنطقة السياحية الساحلية. أما بالنسبة للخدمات ففي الوقت الحالي ليس هناك خدمات سياحية كافية في المدينة، هناك بعض الفنادق والمطاعم ولكنها ليست على المستوى المطلوب، مع العلم أن معظم هذه الخدمات السياحية ما هي إلا إستثمارات خاصة بدون برمجة أو تخطيط. لذلك هناك حاجة لخطة سياحية وطنية تراقب كل هذه المشاريع وتلبي الحاجات لتدعم الإقتصاد الوطني.

سابعاً: المناطق الخضراء

لا شك أن الحدائق العامة هي إحدى أهم مرافق الترويح، ذلك أنها الأيسر والأقل تكلفة، وهي في الغالب الأقرب لمكان السكن، وقد أضحت قضية الترويح وعدم توفر المساحات الخضراء والحدائق العامة مشكلة تواجه مخططي المدن الذين باتوا يبحثون عن إيجاد أماكن ترويحية جديدة يقضي فيها المواطن بعضاً من أوقات فراغه. وقد تفاقمت المشكلة مع الإمتداد الأفقي للمدن وإرتفاع أسعار الأراضي في ضواحي المدن، الأمر الذي أدى إلى تنافس غير عادل بين إستخدامات الأرض على حساب الإستخدام الترفيهي. (الشيخ، 2008)

وبشكل عام تعاني مدينة غزة من نقص شديد في المناطق الخضراء على كافة المستويات، إبتداء من عدم وجود متنزه عام يخدم المدينة بشكل كاف، حيث أن منتزه البلدية الحالي ذو مساحة صغيرة لا تفي بالغرض، أما على مستوى الأحياء والمجاورات السكنية فإن هذه المساحات لا تكاد تُرى في الكثير من المناطق، وإن وجدت فهي بمساحات صغيرة تعاني من الإهمال وسوء التنسيق.

وتحاول البلدية زراعة الأشجار على جوانب الطرق لزيادة الرقعة الخضراء في المدينة، إلا أن هذا الأسلوب يُواجَه بضيق الأرصفة وسوء العناية والإهتمام، ومن الجدير بالذكر أن ضعف تواجد العناصر النباتية والطبيعية في النسيج الحضري للمدينة أدى إلى تناقص التنوع الحيوي داخل المنطقة العمرانية. (القيق، 2011)

ويمكن تحقيق قدر معقول من المناطق الخضراء فى المدن القائمة، بالعمل على ثلاثة محاور أساسية، هي (الجهاز القومي للتنسيق الحضاري، 2010):

- الحفاظ على ما هو قائم منها بالفعل وحمايته من التحول إلى إستعمالات أخرى، أو من التدهور الذى يقضي على فائدته.
- تحسين ورفع كفاءة المناطق الخضراء القائمة وفتحها لتوسيع قاعدة المستفيدين منها.
- زيادة المساحات الخضراء والمفتوحة.

كما يمكن إختيار مواقع المناطق المفتوحة من خلال الإستراتيجيات الرئيسية التالية (المرجع السابق):

- تخضير الأراضى الفضاء غير المستغلة أو المستغلة بشكل ضعيف.
- الإستخدام المزدوج للأراضى ذات الإستعمالات العمرانية المهمة، بحيث يمكن تخضيرها دون الإستغناء عن إستخدامها الأصلي وذلك مثل مواقف السيارات والمقابر.
- نقل وإعادة إستغلال مواقع الأنشطة الملوثة بيئياً من داخل الكتلة البنائية إلى خارجها، ويمكن فى هذه الحالة إستخدام جزء من مساحة مواقعها كحدائق ومسطحات خضراء.

ثامناً: المقابر

هناك عشرة مقابر في المدينة تحتل مساحة 333.5 دونم تقريباً منها 8 مقابر تتبع وزارة الأوقاف والشئون الدينية ومقبرتين تشرف عليهما الوزارة إدارياً فقط، وتتوزع هذه المقابر في مناطق متفرقة من المدينة (الشجاعية، التفاح، الشيخ عجلين، الشيخ رضوان). (وزارة الأوقاف والشئون الدينية).

تاسعاً: مكب النفايات الصلبة

يعد مكب اليرموك أكبر مكب للنفايات الصلبة في مدينة غزة، تبلغ مساحته حوالي ثلاث دونمات، ويقع في حي الدرج المكتظ وسط المدينة، ويوجد في محيطه مجمع للمدارس ومنتزه البلدية ومسجد شهداء الأقصى ومجمع المحاكم ومركز القطان للطفل وملعب اليرموك. وهذا بدوره يضاعف من الآثار البيئية السلبية الناجمة عنه، حيث تعاني المنطقة المحيطة بمكب اليرموك من الروائح الكريهة المنبعثة من المكب والحشرات الضارة منذ ما يقارب 25 عاماً. ولم تفلح الإدارات السابقة لبلدية غزة طيلة هذه الفترة في إيجاد حلول للتخلص من المكب الذي كان يؤثر على جودة الهواء في المنطقة وعلى المياه الجوفية، وكذلك على نشر الأمراض بسبب وجود الحشرات في منطقة مكتظة. ويعود السبب في إنشاء مكب اليرموك للنفايات سنة 1987 إلى المضايقات والقيود التي فرضتها قوات الإحتلال مع بدء الإنتفاضة الأولى عام 1987، فقبل ذلك العام كان نقل النفايات يتم إلى المكب المركزي في قرية وادي غزة (جحر الديك) جنوب مدينة غزة مباشرة، وكانت هذه القيود تسببت في مئات المرات بمنع البلدية من إيصال النفايات إلى المكب الرئيس في وادي غزة، الأمر الذي دفع البلدية إلى البحث عن بدائل فكان إختيار المنطقة القريبة من ملعب اليرموك كمحطة لتجميع وإعادة ترحيل النفايات إلى المكب الرئيس في وادي غزة جنوب شرق مدينة غزة. ومنذ منتصف عام 2010 أصبحت الكمية التي تأتي إلى محطة اليرموك ترحل في اليوم نفسه إلى مكب وادي غزة وبالتالي إنتهى أكثر من 90% من المشكلة، ولإنهاء المشكلة بشكل جذري على البلدية أن تواصل جهود تجنيد التمويل مع جميع الجهات الدولية والعربية المانحة، للحصول على منح لشراء عدد أكبر من الشاحنات للتمكن من جمع النفايات من المنازل وترحيلها مباشرة إلى المكب الرئيس. (مركز الميزان لحقوق الإنسان،2011)

4.4 محددات إستخدامات الأراضي في مدينة غزة

لقد لعبت العوامل السياسية والإقتصادية والإجتماعية دوراً رئيسياً في تشكيل إستعمالات الأراضي في مدينة غزة، حيث تظافرت جميعها لتعطي الأنماط المختلفة لإستعمالات الأراضي، ويمكن أن نلخص هذه الضوابط فيما يلي (صالحة، 1994):

أولاً: سعر الأرض

يعتبر تباين أسعار الأراضي في المدينة من أهم العوامل المؤثرة في النمو العمراني وفي توزيع إستخدامات الأرض، وفي مدينة غزة نجد أن أعلى سعر للأرض في مركز المدينة وفي الشارع الرئيسي (شارع عمر المختار)، وتتميز هذه المناطق بأعلى حركة مرور كما أنها تمثل المنطقة

التجارية المركزية بالمدينة، ويقل سعر الأرض كلما إبتعدنا عن مركز المدينة وإتجهنا نحو الأطراف، كما يقل سعر الأرض في الشوارع الفرعية، بينما يكون مرتفعاً في الشوارع الرئيسية المتسعة. وقد ساهم إرتفاع أسعار الأرض والمباني وإيجاراتها وزيادة الطلب وقلة العرض في مركز المدينة في توجه السكان نحو مناطق تجارية أخرى، كما أن إرتفاع أسعار الأرض في معظم الأجزاء القريبة من مركز المدينة أدى إلى ظهور مناطق سكنية في أطراف المدينة، ومن هذه المناطق منطقة تل الهوا في جنوب الشيخ عجلين ومنطقة المجمع الإسلامي في حي الصبرة ومنطقة مسجد علي في حي الزيتون بالإضافة إلى منطقة الشعف في حي الشجاعية.

ثانياً: ملكية الأرض

إن ندرة الأراضي الحكومية في المدينة القديمة تحد من عمليات التنمية الحقيقية، حيث تُقسم معظم أراضي المدينة القديمة إلى مساحات صغيرة يمتلكها عدد كبير من الشركاء نتيجة الميراث مما يجعل هناك صعوبات في تطوير بعض هذه الملكيات، وبالتالي يكون هناك صعوبات أمام وضع خدمات جديدة للمراكز الآهلة بالسكان. كما أن بيع الأراضي ذات الملكية الخاصة لعبت دوراً بارزاً في شكل إستخدامات الأرض بالمدينة، فقد بدأ العمران يمتد بشكل واضح بالسكن والمشروعات الإقتصادية بعد أن تم بيع العديد من الأراضي إلى السكان، أما الأرض الحكومية وإن كانت متوفرة في غرب المدينة فإنه لم يحدث لها أي تطوير في ظل الظروف الراهنة وأُستخدمت إستخداماً إدارياً كثكنات عسكرية للإحتلال الإسرائيلي، ويستثنى من ذلك مشروع الشيخ رضوان.

ثالثاً: الظروف السياسية والإقتصادية

أدت الظروف السياسية وما تبعها من حروب وهجرات إلى إقامة مخيماً للسكان اللاجئين مما أدى إلى زيادة وظائف المدينة لكي تلبي حاجات السكان المتزايدة، كما إنتشرت بعض الحرف التي كان يعمل بها المهاجرون كحرفة النسيج وصناعة القوارب مما أضاف للمدينة وظائف جديدة. ومما لا شك فيه أن الظروف الإقتصادية للسكان تأثرت بشكل كبير بالظروف السياسية مما أثر على وظائف المدينة، فالحصار الإقتصادي المفروض على سكان القطاع ومنع دخول الأموال من الخارج وتحكم الإحتلال الإسرائيلي في الموارد الإقتصادية والمواد الخام وفرض الضرائب الباهظة أدى إلى إنخفاض معدل الدخل ولا سيما بعد حدوث الإنتفاضة الفلسطينية مما أدى بدوره إلى تقليص المشروعات والخدمات.

5.4 الوضع الحالي لشبكة الطرق والمواصلات وعلاقتها بالإستعمالات المختلفة للأراضي

يعتبر تخطيط شبكات الطرق من التخطيط القطاعي الهام في المدن والقرى والأقاليم، وهو من أهم الدعائم الرئيسية لقيامها وتطورها (الكحلوت، 2010)، وتلعب طرق النقل دوراً فاعلاً في تحديد وإنتشار صور الإستخدام المختلفة، فلا يقوم أي إستخدام إلا إذا توافرت عناصر قيامه، وأهم هذه العناصر طرق النقل والمواصلات (أبو عمرة، 2010). وتعاني مدينة غزة من إختناق مروري معقد ناجم عن عدم التوافق والإنسجام مع التطورات الناجمة عن الإنتشار العشوائي للأحياء السكنية والتي سارت في جميع الإتجاهات دون مراقبة تنظيمية كافية. (المشروع الهيكلي العام لمدينة غزة 1997-2010)

1.5.4 تصنيفات الطرق في مدينة غزة

يمكن تصنيف الطرق في مدينة غزة إلى ما يلي وكما هو موضح في شكل رقم (4.6):

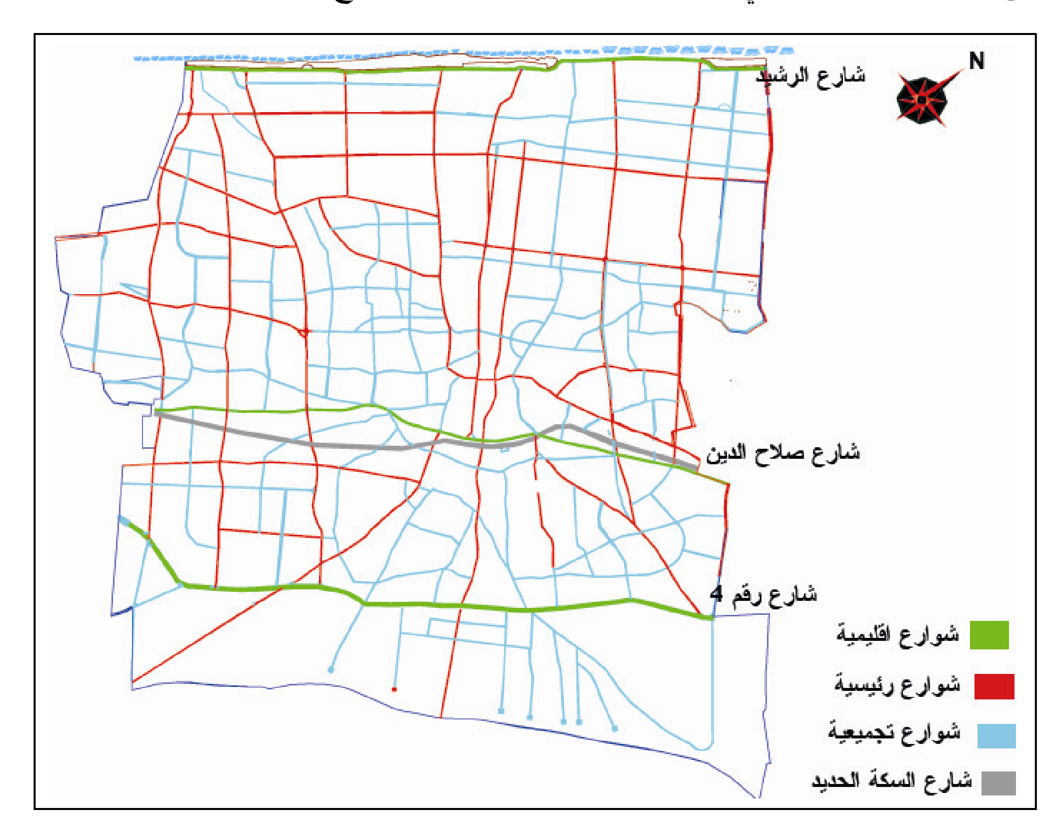
- **الطرق الإقليمية:** وهي التي تربط مدينة غزة بباقي مدن القطاع، ويوجد في مدينة غزة ثلاثة طرق إقليمية رئيسية وهي:

1. **شارع صلاح الدين:** ويمتد من معبر بيت حانون شمالاً إلى معبر رفح جنوباً ويخترق مدينة غزة، ومن الجدير ذكره أن هذا الشارع تحدث به إختناقات مرورية في منطقة الشجاعية حيث يلتقي في هذه المنطقة مع شارع الوحدة وشارع عمر المختار وشارع بغداد. (السراج، 2007)
2. **شارع رقم 4 (الكرامة):** ويقع شرق شارع صلاح الدين وموازياً له، حيث يمتد من أقصى شمال محافظات غزة عند الحدود مع الخط الأخضر مروراً بمحافظة غزة وحتى يتقاطع مع شارع صلاح الدين عند مفترق الشهداء، ويخترق هذا الشارع مدينة غزة من ناحية الشرق فهو شارع رئيسي هام من مميزاته أنه يسهل الحركة للتنقل بين شمال القطاع وجنوبه والعكس دون الدخول إلى قلب مدينة غزة، ويبلغ طوله داخل مدينة غزة نحو 6000 م ويتصل بالعديد من الشوارع المتنوعة مثل شارع بغداد وشارع الرياض وشارع المنصورة.(المرجع السابق)
3. **شارع الرشيد:** ويسمى أيضاً الطريق الساحلي لأنه يمتد موازي لساحل البحر الأبيض المتوسط، ويبلغ طول هذا الشارع داخل مدينة غزة نحو 6150 م وعرضه 40 م في الجزء الجنوبي والذي يمتد من شارع عمر المختار إلى مسجد خليل الوزير(المرجع السابق).

❖ **الطرق الرئيسية:** وهي تخرج من الطرق الإقليمية لتخدم التجمعات السكنية التي تقع على جانبي الطرق الإقليمية مثل شارع عمر المختار وشارع الوحدة وشارع الميناء.

❖ **طرق تجميعية:** وتستعمل في العادة لتجميع وتوزيع حركة المرور من وإلى الشوارع المحلية ولضمان حرية الوصول للطرق الرئيسية وأهمها شارع كمال ناصر وشارع عمر بن الخطاب وشارع صلاح خلف وشارع فلسطين.

❖ **طرق محلية:** وهي طرق تربط بين الأحياء السكنية وأماكن الخدمات المحلية وبين الطرق التجميعية، ويكون حجم المرور عليها منخفض وسرعة السير مقيدة ولا قيود على توقف السيارات وهي مرتبطة بالطرق المجمعة للخروج لشبكة الطرق العامة.



شكل رقم (4.6) يوضح تصنيفات الطرق في مدينة غزة

المصدر: وزارة الحكم المحلي، بتصرف الباحثة

2.5.4 النموذج التخطيطي للطرق في مدينة غزة

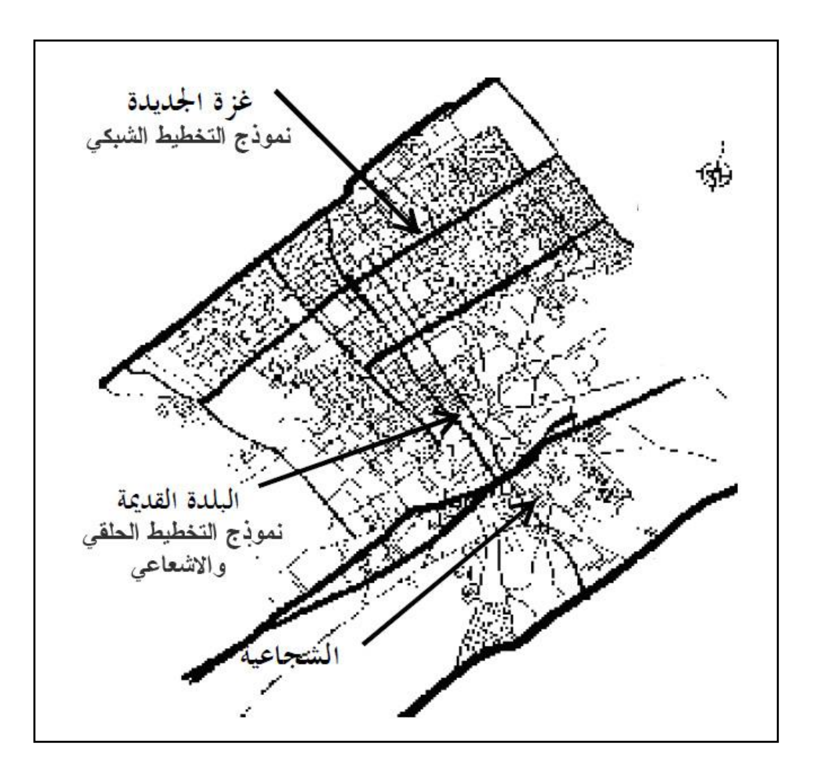
تتعدد أنماط التخطيط للشوارع في مدينة غزة، فهي خاضعة لمحددات ومعايير أخرى تتناسب مع التطور التاريخي للمدينة، ويتضح من شكل رقم (4.7) أن هناك مناطق ذات تخطيط شبكي ومناطق أخرى ذات تخطيط إشعاعي نوضحها فيما يلي (الكحلوت،2010):

- يوجد النموذج الشبكي في مدينة غزة في المناطق التي أُفرزت من قبل الإنتداب البريطاني والإدارة المصرية في الفترة ما بين 1917 و 1967 وهي المناطق الشمالية الغربية من مدينة غزة مثل النصر والشيخ رضوان والرمال وتل الهوا والتي تسمى بمنطقة "غزة الجديدة". حيث شهدت فترة الإنتداب وضع قانون تنظيم المدن رقم 28 لعام 1936 بنظام إفراز الأراضي إلى مقاسم صالحة للبناء والتنظيم، وقد نجم عن قانون تنظيم المدن وعن ملحقاته إختلاف واضح في النسيج العمراني ونظام تخطيط الطرق في غرب المدينة، إذ تم إعتماد النموذج الشبكي لبساطة إفراز الأراضي من خلاله. كما أن الإدارة المصرية قامت في الفترة بين 1948 حتى 1967 بالعديد من المشاريع السكنية وشرعت بإعداد مخططات مساحية وتقسيم الأراضي وفقاً للنموذج الشبكي إلى قسائم وقامت بتوزيعها على المواطنين ضمن أربعة مشاريع سكنية تسمى" القرعات"، وشكل رقم (4.8) يوضح مشروع القرعة الأولى في حي النصر غرب مدينة غزة بنظام شبكي منتظم ويبرز التباين مع المنطقة شرقي المشروع التي تتسم بالعشوائية بسبب إنتشار الملكيات الخاصة فيها وعدم إفرازها.

ويعيب هذا النموذج مجموعة عوامل منها أن الريح والشمس يؤثران في الشوارع المتوازية بشكل واحد وأن مجال الرؤية ضيق جداً عند مفترق الطرق وأن الوصول إلى بعض أطراف المدينة يتم بمراحل عبر التقاطعات.

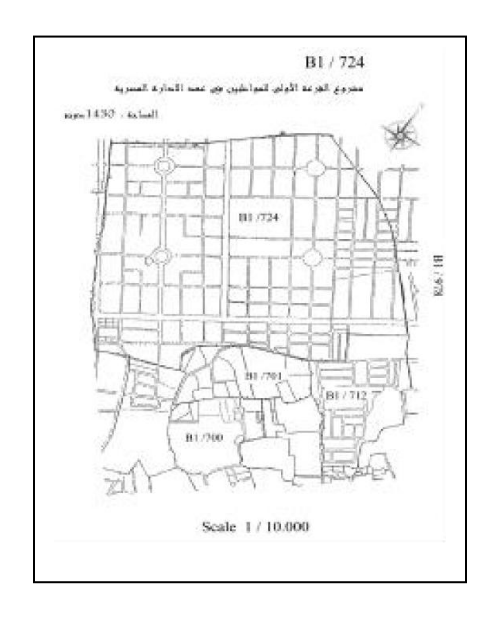
- يتواجد النموذج الحلقي والإشعاعي في البلدة القديمة في وسط مدينة غزة حيث إزدهرت البلدة القديمة في العصر المملوكي الإسلامي إزدهاراً كبيراً، ويرجع تخطيط معظم نسيجها العمراني الحالي إلى ذلك العصر، وعلى ذلك فإن النموذج التخطيطي للبلدة القديمة تأثر بالفلسفة الإسلامية التي تتصف بالبساطة والنسيج العضوي الكلاسيكي.

وقد توسعت مدينة غزة إلى الجهة الشرقية قبل فترة الإنتداب وتكونت منطقة الشجاعية مشابهة لنمط البلدة القديمة الإشعاعي والأفرعي تقريباً ومتأثرة بالفلسفة الإسلامية. ومن مميزات هذا النموذج أنه هادئ للإستعمال السكني وآمن ثانوي الأهمية للإستعمال التجاري.



شكل رقم (4.7) يوضح النماذج التخطيطية للطرق في مدينة غزة

المصدر: (الكحلوت، 2010)، بتصرف الباحثة



شكل رقم (4.8) يوضح مشروع القرعة الخامسة في حي النصر بمدينة غزة

المصدر: (المرجع السابق)

3.5.4 محددات تخطيط الطرق في مدينة غزة

يخضع تخطيط محاور وإتجاهات الحركة في مدينة غزة لبعض المحددات التي حددت ملامح شبكة الطرق، ويمكن توضيح هذه المحددات في النقاط الآتية (المرجع السابق):

1. **المساحة:** حيث أن مساحة المدينة محدودة، الأمر الذي أدى إلى إختراق بعض الشوارع الإقليمية للمدينة مثل شارع صلاح الدين الذي يخترق مدينة غزة من الشرق، وبالتالي يتم دمج المرور العابر على الشارع الإقليمي بالمرور الداخلي للمدينة، الأمر الذي يؤدي إلى إختلال في تدفق المرور وسرعات المركبات وإرباكات في حركة المرور.
2. **الشكل والإمتداد العمراني لقطاع غزة:** حيث أن القطاع عبارة عن شريط طولي ممتد على البحر المتوسط من الشمال إلى الجنوب وبذلك تمتد مدنه على محور الشمال- الجنوب، الأمر الذي أدى إلى تنمية وتقوية المحاور شمال- جنوب المتمثلة بالشوارع الإقليمية مثل شارع صلاح الدين وشارع رقم 4 (الكرامة) وشارع الرشيد، أما محاور الحركة من الشرق إلى الغرب فهي محاور ثانوية وضعيفة.
3. **عزل القطاع:** فعزله وعدم تواصله جغرافياً مع الضفة الغربية أدى إلى إنقطاع محاوره عن الحدود مع فلسطين المحتلة وعدم التفكير في تنميتها أو تجديدها.
4. **الأوضاع الأمنية والسياسية:** حيث عانى القطاع بشكل عام من فترة إحتلال طويلة، ثم بعد ذلك فترة حصار وعدم إستقرار حتى الآن مع إغلاقات مستمرة لكافة المعابر الحدودية، الأمر الذي أدى إلى عدم التفكير في تطوير الطرق حيث توقفت كل مشاريع تطوير الطرق.

4.5.4 علاقة الطرق بإستخدامات الأرض في المدينة:

تعد شبكة شوارع المدينة وطرقها السريعة هي العنصر الإنشائي الأساسي للتجمع الحضري، وتشغل حيزاً كبيراً من المدينة، وتقوم بينها وبين مرافق المدينة الأخرى علاقات وظيفية، وبتفاعلها تنتج الصورة النهائية لشكل المدينة، والشوارع من خلال أداء وظيفتها تأخذ أشكالاً وأنماطاً مختلفة والتي هي إنعكاس لوضع المدينة الطبوغرافي والتاريخي والإقتصادي، والتي لها علاقة بمساحة المدينة وملكية الأرض فيها ووظيفتها الإقليمية، لأن الشوارع أثناء أداء خدمتها تقوم بوظيفتين أساسيتين وهما(عوادة، 2007):

- شوارع تخدم إستعمالات الأرض المحيطة بها (مثل الشوارع المجمعة والمحلية).
- شوارع تخدم المركبات، أي تستعمل لأغراض المرور بأحجام كبيرة (مثل الشوارع السريعة).

وتمثل شبكة الطرق في المراكز الحضرية لمدينة غزة إحدى أهم العناصر في التخطيط الأساسي للمدينة، وتعلق عليها المراكز الحضرية أهمية كبيرة لأنها تضمن لها تحرك سكانها بيسر بين مواقع سكنهم وأعمالهم، كما أنها من إحدى العوامل المهمة التي تؤدي إلى زيادة الإرتباط والتفاعل بين الأماكن، سواءً كان هذا الإرتباط والتفاعل داخل المدينة أو بين المدينة والمدن الأخرى المجاورة لها، ولا يتم النقل بصورة فاعلة إلا إذا توفرت شبكة طرق متطورة وواسعة تستطيع أن توفر الخدمة والحركة للإنسان بشكل فاعل، وترتبط شوارع مدينة غزة وظيفيًا ببعض المرافق الخدمية والتي تشغل حيزاً مهما من الأرض الحضرية وتتكامل معها، وإن قلة كفاءتها تنعكس سلبياً على أداء هذه الشبكة، وبعض المرافق ترتبط بشكل مباشر كالفضاءات المخصصة لوقوف السيارات ومحتويات أثاث الشارع وأخرى تقدم خدمات للنقل بشكل غير مباشر كمحطات تعبئة الوقود.

ولذلك فإنه عند التخطيط للطرق لابد من الأخذ بعين الإعتبار إستخدامات الأراضي المجاورة، كما لا بد أن يؤخذ بعين الإعتبار تصنيف متعارف عليه بناءًا على الغرض الذي يقدمه الطريق فضلاً عن إمكانية تسهيل الوصول إلى الأراضي المجاورة، حيث تنقسم الطرق إلى طرق سريعة وطرق شريانية وطرق مجمعة وطرق محلية، ولكل من هذه الطرق خصائصها الهندسية ومقاطعها العرضية، وفضلاً عن إعتبار الطرق ضمن الخطة الإستراتيجية، فإنه لا بد من الأخذ بعين الإعتبار المواصلات العامة وحركة النقل التجاري أثناء إعداد الخطة الإستراتيجية للطرق والمواصلات في المنطقة الحضرية دونما فاصل عن علاقة ذلك بإستخدامات الأراضي، ومن الضروري أن يتم تحديد خطوط الإرتدادات للمباني بالتنسيق التام بين الخطتين الإستراتيجية للطرق وإستخدامات الأراضي فضلاً عن خطط مواقف المركبات بعيدة المدى ووضع سياسات تتعلق بتأثير المشاريع التطويرية على نظام الطرق والمواصلات في المدينة (المرجع السابق).

6.4 مشاكل الوضع القائم

تعاني العديد من المدن وبالذات في العالم الثالث من مشكلات تؤثر بدورها على تطور هذه البلدان، وقد كان للإحتلال الإسرائيلي دوراً بارزاً في ظهور العديد من المشكلات التي تعاني منها مدينة غزة إلى الآن، ومن هذه المشكلات الإكتظاظ السكاني والمشكلات المتعلقة بالبنية الأساسية والخدمات (صالحة، 1994). ويتضح من التحليل السابق لإستعمالات الأرض في

مدينة غزة ولشبكة الطرق والمواصلات وجود العديد من المشاكل البيئية والإقتصادية والإجتماعية والتي نوضحها فيما يلي:

1.6.4 مشاكل الإستخدام السكني

- ظاهرة البناء العشوائي، حيث أنه غالباً ما تفتح في مناطق البناء العشوائي شوارع ضيقة لا تتناسب مع حجم المرور المتوقع، وغالباً ما تكون هذه الحالة في التجمعات العمرانية التي تم إنشاؤها بدون رخص مباني مثل المخيمات والأراضي الحكومية التي أُمتلكت عن طريق وضع اليد والأراضي غير المفرزة إفرازاً رسمياً.
- وجود بؤر حضرية متعددة في المدينة تعبر عن تركيبة عمرانية ذات طابع خاص(مثل منطقة تل الهوى، حي الشيخ رضوان، مخيم الشاطئ، منطقة الجامعات والمجمعات الحكومية، الخ) وهذا أدى إلى عدم وضوح التدرج في الهرم العمراني للمدينة وضعف مركزها الأساسي مما إنعكس على تناقص الهرمية في رتب المرافق والخدمات العامة وتكرار نفس الأنماط في مناطق مختلفة.
- تساوي عدد الأدوار المسموح ببنائها في معظم مناطق المدينة أضعف من القدرة على إيجاد أنماط عمرانية تتلاءم مع مستويات الدخل للشرائح المختلفة في قطاع غزة وخصوصاً ذوي الدخل المحدود، والذين يقطنون عادة في إسكان شعبي متعدد الأدوار قريباً من المراكز الحضرية ومواطن فرص العمل.
- عدم التجانس في النسيج العمراني، فقد يكون في بعض المناطق مشوه وغير متجانس بسبب إختلاف ملكيات الأراضي، إذ يتم السماح بالبناء على الملكيات الخاصة غير المفرزة ضمن ما يسمى" بتطبيق نظام الغرامات " وتفتح الشوارع على طول حدود الملكيات تحت تأثير أصحاب الأملاك الذين يسعون في أغلب الأحيان لتحقيق مصالحهم الشخصية، وتكون هذه الشوارع متعرجة وضيقة لا تتعدى 4 أمتار ومغلقة لا تنتهي بإنتهاء الملكيات، كما أنها تخضع لتأثير المالكين على صنع القرار التخطيطي.
- الإستعمال المختلط للأراضي: صناعة، تجارة، سكن حيث تتواجد العديد من المصانع والورش ومحطات البنزين في المناطق السكنية.
- إهدار مساحات كبيرة من الأراضي في الإستخدام السكني غير المنظم وإقامة المباني على أساس حرية الفرد.

2.6.4 مشاكل الإستخدام الزراعي

- الزحف العمراني المستمر على الأراضي الزراعية وإرتفاع معدلات تآكل الأراضي الزراعية.
- إستنزاف الخزان الجوفي وتلوثه.
- تناقص التنوع الحيوي بسبب نقص المناطق الزراعية وإستمرار الزحف العمراني عليها.

3.6.4 مشاكل الإستخدام السياحي

- إفتقار المدينة إلى الخدمات السياحية وإهمال شاطيء البحر في بعض المناطق وذلك بإلقاء القمامة فيه وتحويل مياه مجاري معسكر الشاطيء إليه.
- قصور عملية التطوير السياحي والإمتداد العمراني والتلوث البيئي الذي يؤدي إلى تدمير مناطق الجذب السياحي الطبيعية.
- فقر البنية التحتية السياحية وعدم توفر الخدمات الكافية.
- عدم إستغلال المعالم الأثرية في المدينة بالشكل المناسب والتي تمثل تراثاً قومياً للمدينة.
- وجود مخيم الشاطئ للاجئين في منطقة سياحية حيوية يعيق عملية التطوير السياحي للمنطقة ككل.

4.6.4 مشاكل الإستخدام الصناعي

- وجود العديد من المصانع في الأحياء السكنية مثل مصانع الطوب والحدادة واللحام والورش مما يسبب مشاكل عديدة منها تلوث البيئة والضوضاء.
- عدم نجاح المناطق الصناعية الحدودية المرتبطة مع إسرائيل نظرًا لإرتباط نجاحها بالوضع السياسي.
- فقر البنية التحتية الداعمة لقطاع الصناعة وعدم توفر الخدمات الكافية.

5.6.4 مشاكل الخدمات

- المركزية في التخطيط العمراني للخدمات، حيث تتمركز الكثير من الخدمات التجارية والإدارية والمالية في مراكز المدن وعلى طول الشوارع الرئيسية، إذ يتصف النمط العمراني الحالي لمعظم مدن القطاع بأحادية المركز، وفي مدينة غزة تتركز النشاطات المالية والتجارية والثقافية في البلدة القديمة وتنتشر أفقياً على ضفتي شارع عمر المختار

الذي يربط مركز المدينة بالأحياء السكنية في الأطراف. ومن مظاهر المركزية في مدينة غزة وجود ثلاث أسواق تجارية كبيرة في البلدة القديمة التي تغطي مساحة كيلو متر مربع فقط، الأول سوق البسطات عند مفرق الشجاعية للملابس والنثريات والهدايا، والثاني سوق الزاوية في مركز البلدة القديمة للخضراوات والعطارين والأدوات المنزلية، والثالث سوق فراس غربي البلدة القديمة للخضار والفواكه والعطارين والأدوات الزراعية والملابس القديمة والأخشاب ومواد البناء، هذا بالإضافة إلى وجود سوق الذهب وعدد كبير من البنوك والمصارف والمراكز الثقافية والمباني الإدارية ومحطة نقل أجرة إقليمية والمستشفى الأهلي وعدد من المطاعم والخدمات الأخرى، أما النشاطات على الشارع الرئيسي (عمر المختار) فتتمثل في المحلات التجارية على شكل محور يجذب حركة المرور بكثافة، هذه المركزية تساهم في التوزيع غير المتجانس للخدمات ولحجم وكثافة المرور على طرق المدينة، كما أنها تحرم أحياء سكنية أخرى من النشاطات التجارية وتجعلها مناطق غير حيوية. (الكحلوت، 2010)

- نقص الأراضي الخضراء والمناطق المفتوحة.
- وجود مكب اليرموك والذي يعد أكبر مكب للنفايات الصلبة في مدينة غزة في حي الدرج المكتظ وسط المدينة، ويوجد في محيطه مجمع للمدارس ومنتزه البلدية ومسجد شهداء الأقصى ومجمع المحاكم ومركز القطان للطفل وملعب اليرموك والعديد من المكاتب الإدارية والمؤسسات الحكومية والخاصة، حيث تعاني المنطقة المحيطة بمكب اليرموك من الروائح الكريهة المنبعثة من المكب والحشرات الضارة وهذا يسبب مشاكل بيئية وصحية خطيرة.
- نقص الخدمات (التعليمية والصحية والترفيهية والإجتماعية) مقارنة بعدد السكان، وقد تفاقمت المشكلة بسبب قلة الأراضي التي تملكها البلدية في النطاق الحضري للمدينة مما يجعل تخصيص أراضي لهذا الغرض أمراً في غاية الصعوبة، خصوصاً مع تدني نسب الإستقطاع من مشاريع الإفراز (% 25) والتي بالكاد تستطيع الوفاء بتغطية المساحات المخصصة لشبكة الطرق وذلك تبعاً لقوانين البناء من عام 1936 والتي لم تعد تتجاوب مع متطلبات البيئة العمرانية في العصر الحالي في ظل الإعتماد المتزايد على المركبات الآلية في التنقل وما تتطلبه من شوارع واسعة ومواقف سيارات كثيرة.

6.6.4 مشاكل الطرق والبنية التحتية

- عدم مراعاة التدرج الهرمي لرتب الشوارع في بعض المناطق (إقليمي – رئيسي – تجميعي – محلي)، إذ تتقاطع شوارع تجميعية ومحلية مع إقليمية ورئيسية وهذا بدوره يقلل من عامل الأمان في محيط البيئة السكنية ويضعف من التواصل المجتمعي.
- إختراق الشوارع الإقليمية لوسط المدينة يخلط المرور الإقليمي بالمحلي ويؤدي إلى إبطاء حركة المرور.
- نقص المياه وملوحتها والذي يتزامن مع كمية السحب الكبيرة من الخزان الجوفي.
- شبكات الطرق لا تتناسب مع الزيادة السكانية والسيارات والمنشآت، ومعظم الطرق غير معبدة علاوة على عدم وجود أرصفة للعديد من الشوارع الهامة مما يشكل صعوبة للمشاة، أما الجزر والتي تعطي منظراً جمالياً للمدينة فتكاد تكون منعدمة.
- تعاني بعض المناطق من عدم توفر شبكات للصرف الصحي، فهي تعتمد على الحفر الإمتصاصية مما يؤدي إلى تلوث الخزان الجوفي وإنتشار الأوبئة والأمراض.
- إستعمالات الشوارع والأرصفة لأغراض غير مرورية كأماكن للعب والجلوس ولتخزين مواد البناء وأماكن للعرض والتسوق.
- مشكلة الكهرباء تعد من أهم مشاكل البنية التحتية، حيث أن شراء الكهرباء من إسرائيل وعدم توفر محطات لتوليدها يعتبر سبب في إرتفاع أسعار الكهرباء مما يشكل عبئاً كبيراً على السكان.
- تعتبر بركة الشيخ رضوان التي تتجمع بها مياه الأمطار مصدراً جيداً لتغذية الخزان الجوفي، إلا أن هناك آثاراً سلبية لهذه البركة تعود على السكان بالضرر، فإختلاط مياه الصرف الصحي بمياه الأمطار يؤدي إلى إنبعاث رائحة كريهة تغطي مساحة كبيرة، هذا علاوة على إنتشار الحشرات الضارة.
- عدم وجود نظام فعال لتجميع مياه الأمطار.

7.6.4 مشاكل الإستخدام التجاري

- الخلط الوظيفي في بعض الأحيان في توزيع المحلات التجارية، فنجد في المدينة محلات بيع الدواجن بالقرب من الصيدليات، وفي منطقة أخرى نجد محلات بيع الملابس بالقرب من محلات الأعلاف وهكذا.
- إختلاط بعض الإستخدامات التجارية الخطرة مع الإستخدام السكني، فمن الملاحظ وجود عدد من محطات الوقود المجاورة والقريبة جداً للمساكن.

- عدم وجود مواقف مناسبة للسيارات في الأسواق والمناطق التجارية وذلك لتحميل وتنزيل البضائع، إضافة إلى ضيق الأرصفة وإستغلال التجار لها؛ مما يؤدي إلى إزدحام مروري كبير في الشوارع التجارية خاصة في بعض المواسم (الأعياد والمناسبات).

7.4 علاقة نظريات إستخدام الأرض الحضرية ببنية مدينة غزة

أولاً: نظرية الحلقات المركزية

وكما أوضحنا في الفصل السابق، فإن جوهر هذا النموذج هو أن المدينة تتسع من المركز نحو الأطراف على شكل نطاقات دائرية، أي أن نمو المدينة يكون من خلال نظام حلقي يتكون من خمسة دوائر تحيط بمركز المدينة وهذه الدوائر هي من الداخل إلى الخارج:

- المنطقة التجارية وتتركز في هذا النطاق فعاليات تجارية ومكاتب وبنوك ومحلات بيع الجملة.
- المنطقة الإنتقالية حيث يتركز فيها المناطق السكانية التي يكون أغلب سكانها من العمال المهاجرين.
- نطاق مساكن العمال وذوي الدخل المحدود.
- منطقة سكنية للطبقة المتوسطة.
- الضواحي وهي للطبقة الغنية التي تفضل السكن بعيداً عن ضوضاء المدينة.

وإذا ما طبقنا هذه النظرية على مدينة غزة سنجد أنها من حيث الشكل العام تنطبق في بعض الدوائر، ولكن إذا ما دخلنا في التفاصيل فلا تنطبق بالشكل الذي تصوره هذه النظرية، فمثلاً الحلقة الأولى تنطبق على المدينة نسبياً ولو أن لفظ المنطقة التجارية المركزية لا يمكن أن ينطبق على مركز المدينة (صالحة، 1994)، أما الحلقة الثانية وإن كانت سكنية بالفعل ولكنها لا تسير بشكل دائري حول المركز بل هناك تفاوت في بعض الإتجاهات، كما أن سكان هذه المنطقة ليسوا من العمال المهاجرين بل هم كباقي سكان المدينة، أما مناطق سكن العمال وذوي الدخل المحدود في الحلقة الثالثة ومناطق سكن الطبقة المتوسطة في الحلقة الرابعة قد لا تنطبق على المدينة كون التمييز بين السكان في مدينة غزة يكون بمستوى الدخل، أما فوارق المهنة فمن الصعب تحديدها، أما الحلقة الأخيرة وهي سكن الطبقة الغنية فهي تنطبق فقط في بعض الجهات الغربية من المدينة.

ثانياً: نظرية القطاعات

وحيث أن هذه النظرية تقوم على أن التركيب الداخلي للمدن تحكمه الطرق التي تخرج من قلب المدينة بإتجاه الأطراف، ويؤدي التباين في إمكانية الوصول إلى فروق في أسعار الأراضي ويؤثر ذلك بدوره على إستخدامات الأراضي في القطاعات المختلفة. وهذا ينطبق على مدينة غزة، ولكن من حيث توزيع القطاعات المختلفة فإنه ينطبق عليها ما سبق ذكره في النظرية السابقة، حيث أنها أيضاً تضم خمسة مناطق كما هو الحال في نظرية الحلقات المركزية بإستثناء المنطقة الثانية التي إعتبرها هويت منطقة صناعات خفيفة وتجارة جملة بدلاً من المنطقة الإنتقالية وهذا أيضاً لا ينطبق مع مدينة غزة.

ثالثاً: نظرية النوى المتعددة

إن هذه النظرية تنص على أن المدن تنمو حول عدة أنوية يبدأ ظهورها مع نشأة المدينة وتتفاوت من حيث العدد والوظائف حسب حجم المدينة، فالنواة الرئيسية تكون في مركز المدينة وهي منطقة النشاط التجاري والخدمات، ثم نواة تجار الجملة ثم الصناعات الخفيفة بالقرب من النواة الرئيسية يليها الصناعات الموجودة على أطراف المدينة وتكون مجاورة لهذه النطاقات المناطق السكنية، ويكون ترتيبها من المركز إلى الأطراف المناطق السكنية ذات الدخل المحدود أولاً ثم الدخل المتوسط ثانياً وأخيراً الدخل المرتفع. وإذا ما طبقنا هذه النظرية على عمران مدينة غزة سنجد أن بعض الأنوية تنطبق على المدينة مثل منطقة النشاط التجاري والصناعات الخفيفة، أما عن إنتشار المناطق السكنية لذوي الدخل المحدود والمتوسط والمرتفع فلا توجد بالترتيب الذي تفترضه النظرية.

8.4 تحليل إستعمالات الأراضي الحالية لمدينة غزة في ضوء مفاهيم الإستدامة

لا يعمل العمران المستدام فقط على خفض إستهلاك الطاقة وتقليل الأثر البيئي، ولكنه أيضاً يقلل من تكاليف الصيانة، ويخلق بيئة عمل مبهجة ومريحة، ويحسن من صحة المستخدمين ويرفع من معدلات إنتاجيتهم، ويرفع من قيمة العقارات وعائدات البناء. لذلك فإن التخطيط العمراني المستدام هو جزء لا يتجزأ من منظومة التنمية المستدامة والتي تتمثل في تنفيذ خطط جذرية تمكن المجتمع من النجاح في تفاعله وبشكل متوازن وإلى أجل غير مسمى مع المنظومة الطبيعية من خلال الحفاظ على نظام معين يسمح بتجديد مواردها. فهي عملية مكتملة الجوانب تضمن للبيئة الطبيعية والنظام الإقتصادي وسياق الحياة الإجتماعية نظام آمن مستدام ورفاهية

المجتمع، ولإنجاح ذلك لابد من تظافر كل الجهود في كافة التخصصات للوصول إلى الإستدامة والمحافظة على البيئة.(القيق، 2011)

1.8.4 المنهجية الشاملة للإستدامة

تعتمد منهجية تطبيق مبادئ الإستدامة في التخطيط العمراني على تفعيل هذه المبادئ على كافة مستويات التصميم العمراني وهي: **الممر، القسيمة ، البلوك، المنطقة**، حيث أن هذا الأسلوب يضمن التحقق من تطبيق هذه المفاهيم بشكل شامل في كافة مكونات البيئة المعيشية للإنسان.

- والمنطقة العمرانية في هذه المنهجية تمثل الحي أو الوحدة الأساسية للإدارة المحلية.
- ويمثل البلوك جزء من الحي أو المجاورة المحاط بالشوارع المحلية.
- أما القسيمة فهي أصغر وحدة فراغية في النسيج العمراني وتعتبر من المؤشرات الأساسية للإستدامة بدلالاتها على الكثافة، ونمط العمران، وعلاقتها بالنسيج الأخضر المرتبط بها.
- فيما تمثل الممرات الفراغات الأساسية التي تنتقل فيها التيارات المختلفة الضرورية للحياة الحضرية مثل حركة السكان، المركبات، والتمديدات المختلفة، وتشمل هذه الحركة الطرق والشوارع، وممرات المشاة، وطرق الدراجات الهوائية، ...الخ.

أما عناصر الإستدامة التي يتم تطبيقها في هذه المستويات المختلفة فهي تتمثل في العناصر التي تشكل بتلاحمها متطلبات البيئة المعيشية للإنسان وهي: **النسيج الأخضر، البنية المجتمعية، التكلفة والحركة** لأن الإستدامة تنشأ من التفاعل المتوازن بين المكونات الإجتماعية والبيئية والإقتصادية للعمران، لذلك فإن أي محاولات لدراسة العمران يجب أن تنطلق من هذه المكونات لأنها تعبر عن محتوى الإستدامة في العمران بصوره شاملة. وفيما يلي نوضح دور كل عنصر من عناصر الإستدامة في البيئة العمرانية (المرجع السابق):

أولاً: النسيج الأخضر

يدلل هذا العنصر على مدى التداخل والتناغم بين النطاق الحيوي والطبيعي للمركبات الخضراء من جهة والمنشآت المبنية في المنطقة الحضرية من جهة أخرى، وهو بالتالي يشمل المناطق الزراعية والمساحات الخضراء والحدائق والمتنزهات والغابات، والمسطحات المائية. وتنبع أهمية هذا النسيج من دوره في إضفاء القيم الجمالية وتعزيز الإستقرار النفسي والمعنوي للمجتمع، وكذلك من دوره البيئي بتقليل التلوث وتلطيف الأجواء والمحافظة على الحياة البرية والتنوع الحيوي.

ثانياً: البنية المجتمعية

تشير البنية المجتمعية إلى المنشآت المبينة في النطاق الحضري بما فيه من وحدات بنائية تخدم السكن والعمل والترفيه والتجارة والخدمات، وكلما كانت هذه المكونات تعمل بشكل صحيح ومتكامل كلما كان المجتمع صحياً وسليماً، وهي تحمل في مضامينها توفير السكن المعقول للسكان وتوزيع عادل للخدمات والمرافق العامة وتكامل بين الوظائف المختلفة بما يحقق أفضل السبل لمعيشة السكان وتقوية الطابع المعماري والعمراني للبيئة المشيدة.

ثالثاً: الحركة

حيث أن حركة الناس والبضائع والطاقة والمعلومات هي التي تجعل الحياة تدب في البيئة المعيشية، وإن لم تسري هذه الحركة بشكل سلس في المنطقة العمرانية فإنها تصاب بالوهن، وإن لم يلتزم هذا التدفق بمتطلبات الإستدامة فإنه قد يلحق أكبر الضرر بالعمران.

رابعاً: التكلفة

الإقتصاد هو أحد الركائز الثلاث الأساسية للإستدامة، ولذلك فإن المجتمعات المستدامة هي مجتمعات تكفل توفر الخدمات لجميع السكان بتكاليف تتناسب مع مستويات الدخل للأفراد من أجل ضمان تحقيق العدالة الإجتماعية، كما تشمل التكلفة الإهتمام بعدم إستنزاف الموارد والبحث عن مصادر بديلة وتوفير ما يكفى لراحة الأجيال القادمة.

2.8.4 تحليل إستعمالات الأراضي والطرق في مدينة غزة في ضوء مفاهيم الإستدامة

فيما يلي سيتم تحليل وتقييم ملامح المخطط الهيكلي لمدينة غزة ومدى تجاوبه مع مفاهيم الإستدامة، وذلك كما يلي:

أولاً: بالنسبة للنسيج الأخضر

المعيار	تقييم الوضع القائم
المسطحات الخضراء	- تعاني مدينة غزة على المستوى المحلي من نقص في المناطق الخضراء حيث لا يوجد متنزه عام يخدم المدينة بشكل كافي. - تعاني مدينة غزة من نقص في المناطق الخضراء على مستوى الأحياء حيث أنها معدومة في العديد من الأحياء، أما الأحياء التي تتواجد بها مناطق خضراء فهي بمساحات صغيرة تعاني من الإهمال وسوء التنسيق. - عدم الإهتمام بتشجيير الشوارع والطرق في كثير من المناطق.

	- المناطق الزراعية محدودة وتعاني من غزو العمران ووجودها في المنطقة الشرقية والجنوبية للمدينة لا يساعد في خلخلة العمران وتحسين البيئة والصحة العامة نظراً لبعد هذه المناطق عن البنية العمرانية الأساسية للمدينة. - من المتوقع أن تقل مساحة الأراضي الزراعية بالمدينة مقابل الزحف العمراني.
الموارد الطبيعية	- ساحل البحر يعاني من ضيق شديد نتيجة الزحف العمراني. - تواجه المدينة مشكلة إستنزاف الخزان الجوفي وتلوثه. - تعاني المدينة من مشكلة إستنزاف الأراضي الزراعية.
التنوع الحيوي	- ضعف التنوع الحيوي داخل المنطقة العمرانية بسبب تناقص الأراضي الزراعية. - الحياة البحرية غنية بالكائنات المتنوعة ولكنها غير مستغلة بالشكل المناسب.
تجميع مياه الأمطار	- لا يوجد نظام فعال لتجميع مياه الأمطار. - تعتبر بركة الشيخ رضوان التي تتجمع بها مياه الأمطار مصدراً جيداً لتغذية الخزان الجوفي، إلا أن هناك آثاراً بيئية وصحية سلبية لهذه البركة.

ثانياً: بالنسبة للبنية المجتمعية

المعيار	تقييم الوضع القائم
جودة المرافق والخدمات العامة	- تعاني المدينة من نقص في الخدمات (التعليمية والصحية والترفيهية والإجتماعية) مقارنة بعدد السكان. - مركزية الخدمات القائمة. - وجود مكب نفايات وسط منطقة حيوية. - شبكات الطرق لا تتناسب مع الزيادة السكانية والسيارات والمنشآت، ومعظم الطرق غير معبدة علاوة على عدم وجود أرصفة للعديد من الشوارع الهامة مما يشكل صعوبة للمشاة. - توجد مناطق البناء العشوائي والتي عادة ما تفتح فيها شوارع ضيقة لا تتناسب مع حجم المرور المتوقع. - تتقاطع شوارع تجميعية ومحلية مع إقليمية ورئيسية والذي بدوره يقلل من عامل الأمان في محيط البيئة السكنية ويضعف من التواصل المجتمعي. - عدم الإعتماد على وسائل النقل الجماعي العام، وهذا يقلل من فرص التواصل الإجتماعي بين السكان على مستوى الأحياء وكذلك بين طلاب الجامعات. - عدم توفر مواقف سيارات كافية وهذا يؤدي إلى الإزدحام والحوادث المرورية. - نقص المياه وملوحتها.

	- تعاني بعض المناطق من عدم توفر شبكات للصرف الصحي. - إنقطاع التيار الكهربائي بشكل مستمر في جميع المناطق وإرتفاع أسعار الكهرباء.
توفير السكن الملائم	- وجود بؤر حضرية متعددة في المدينة تعبر عن تركيبة عمرانية ذات طابع خاص وهذا إنعكس على تناقص الهرمية في رتب المرافق والخدمات العامة. - الإفتقار إلى أنماط عمرانية تتلاءم مع مستويات الدخل المختلفة وخصوصاً ذوي الدخل المحدود. - تكتسب المساكن في كثير من الأحيان الشكل التكعيبي والذي أثرت عليه منظومة القوانين والتشريعات التي تعتمد بشكل أساسي على تحديد الإرتدادات ونسب الإشغال وعدد الأدوار حتى أصبح الهدف الإستفادة القصوى من المساحة المتاحة للبناء بغض النظر عن التشكيل المعماري.
توفر مناطق الترفيه والاستجمام	- تعاني المدينة من محدودية الأماكن العامة والساحات المفتوحة والمتنزهات العامة مما يضعف من فرص التلاقي الإجتماعي بين السكان. - إهمال شاطيء البحر في بعض المناطق وذلك بإلقاء القمامة فيه وتحويل مياه مجاري معسكر الشاطيء إليه.
المراكز الثقافية والحضارية	- تعاني المدينة من نقص ملحوظ في المراكز الثقافية والمسارح والنوادي والمكتبات العامة ودور الكتب. - عدم إستغلال المعالم الأثرية والمقومات الدينية في المدينة بالشكل المناسب والتي تمثل تراثاً قومياً للمدينة.

ثالثاً: بالنسبة للحركة

المعيار	تقييم الوضع القائم
التدرج الهرمي لشبكة الطرق	- التخطيط الشبكي المتعامد والنافذ في بعض مناطق المدينة يقلل التمايز في رتب الشوارع، إذ تتقاطع شوارع تجميعية ومحلية مع إقليمية ورئيسية والذي بدوره يقلل من عامل الأمان في المناطق السكنية.
الإنسيابية المرورية وتوفر عامل الأمان والخصوصية	- عدم مراعاة رتب الشوارع والخلط بين المرور المحلي والعابر في بعض مناطق المدينة يقلل من عامل الأمان ويضعف التواصل المجتمعي. - إختراق شوارع إقليمية للمدينة يبطئ حركة المرور ويقلل من عامل الأمان والخصوصية. - إستعمالات الأرصفة لأغراض غير مرورية كأماكن للعب والجلوس ولتخزين مواد البناء وأماكن للعرض والتسوق يدفع السكان للسير في الشارع مما يتسبب في حوادث مرورية. - عدم وجود مواقف سيارات كافية مما يؤدي إلى إستغلال أجزاء من الشوارع

	كمواقف سيارات وهذا يؤدي إلى إختناقات مرورية وحوادث.
كفاءة النقل العام	- عدم الإعتماد على وسائل نقل جماعي عام وهذا يؤدي إلى زيادة كثافة الحركة المرورية في الطرقات وعرقلتها في كثير من الأحيان.
التشكيل البصري للطريق	- تفتقر شوارع المدينة إلى التنسيق. - عدم الإهتمام بتأثيث الشوارع وتزويدها بالخدمات كالإنارة. - عدم الإهتمام بتوظيف العناصر النباتية والمائية. - السماح بتواجد البسطات والعربات التي تجرها الحيوانات مما يؤدي إلى تلوث بصري على الطرق. - عدم وجود مواقف سيارات كافية يؤدي إلى إستغلال أجزاء من الشارع كموقف للسيارات وهذا يعمل على تشويه التشكيل البصري للشارع.

رابعاً: بالنسبة للتكلفة

المعيار	**تقييم الوضع القائم**
توفر الخدمات بشكل عادل	- مركزية الخدمات، وهذا بدوره يزيد من إستخدام وسائل النقل ويزيد تكاليف التنقل والحركة. - عدم وجود أنماط عمرانية تتلاءم مع مستويات الدخل للشرائح المختلفة. - البنية التحتية والمرافق العامة تعاني من سوء واضح في بعض المناطق.
توفر فرص عمل قريبة من السكن	- وجود بؤر حضرية متعددة في المدينة تعبر عن تركيبة عمرانية ذات طابع خاص أدى إلى عدم وضوح التدرج في الهرم العمراني للمدينة وضعف مركزها الأساسي مما إنعكس على تناقص الهرمية في رتب المرافق والخدمات العامة. - قد تتواجد فرص عمل قريبة من السكن ولكن بشكل غير صحيح وفي غير المكان المناسب مثل وجود بعض المصانع في المناطق السكنية أو وجود عدد من محطات الوقود المجاورة والقريبة جداً للمساكن.
الإستفادة من المصادر المتجددة والموارد المحلية	- يعتمد القطاع على الخارج لتلبية معظم إحتياجاته من موارد الطاقة. - الإستفادة مما هو متاح من موارد محلية محدود جداً ويتمثل فقط في نظام التسخين الشمسي الذي يتم فيه إستغلال الطاقة الشمسية في التسخين. - لا يوجد إستغلال ملائم لساحل البحر والذي يعد أهم الموارد الطبيعية المحلية.
الإستفادة من مياه الأمطار والمياه العادمة ومياه الصرف الصحي	- لا يوجد نظام متكامل لتجميع مياه الأمطار وإعادة إستخدامها. - لا توجد محطة معالجة مياه الصرف الصحي في المنطقة.

نستنتج من التحليل السابق والذي يشمل النواحي البيئية والإجتماعية والإقتصادية أن هناك مؤشر سلبي للنسيج الأخضر وللحركة داخل المناطق العمرانية لمدينة غزة والتي تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر على البنية المجتمعية والتكلفة، حيث أن ضمان إستمرارية التوازن

الإقتصادي والإجتماعي لا يمكن أن يتحقق في ظل تهديد البيئـــة وتـــدمير أنظمتهـــا الحيويـــة وإستنزاف مواردها الطبيعية. وهذا يستلزم ضرورة العمل علـــى تحســـين النطـــاق الحيـــوي والمناطق الخضراء وزيادة مساحتها ضمن البنية الفيزيائية للتجمعات السكنية داخل مدينة غزة ، وقد يُواجه ذلك بصعوبات كبيرة خصوصاً في ظل محدودية الأراضي التي تملكهـــا البلديـــة ضمن النطاق العمراني لمدينة غزة، ولكن أي إستخدام مستقبلي للأراضي في المدينة يجب أن يأخذ حساسيتها البيئية بعين الإعتبار وأن يعمل على حماية الموارد وإيقاف إستنزافها وإعادة تأهيلها إن أمكن.

الفصل الخامس: دراسة تحليلية مقارنة لمدن ساحلية مشابهة

1.5 مدينة تل الربيع/ يافا

2.5 مدينة الإسكندرية

3.5 تحليل الوضع القائم للمدينتين باستخدام نموذج التحليل SWOT ومقارنتها بمنطقة الدراسة (مدينة غزة)

4.5 مقارنة بين المؤشرات العمرانية في منطقة الدراسة (مدينة غزة) وفي مدينتي تل الربيع/ يافا والإسكندرية.

5.5 تقييم الوضع القائم لمدينة غزة إستناداً إلى التحليل السابق.

الفصل الخامس: دراسة تحليلية مقارنة لمدن ساحلية مشابهة

يلعب تخطيط المدن والبلدات دوراً هاماً في المساعدة على تحقيق إستدامة إستعمالات الأراضي والتنمية الحضرية لتضم مزيجاً من الإستعمالات المتكاملة مع نظم المواصلات العامة، ومع التطور العلمي والتكنولوجي والذي واكبه التطور في أغلب نواحي الحياة تعددت الأنشطة والوظائف التي تؤديها المدينة، وبالتالي ظهرت الحاجة إلى عملية تخطيط جيد ومدروس للمدن بشكل يواكب التطور التكنولوجي بل ويسبقه تلافياً للعشوائية التي قد تنتج عن النمو غير المدروس أو المخطط له. وفي محاولة لتقريب المفهوم تم إنتقاء مدينتين ذات قواسم مشتركة مع مدينة غزة كحالات دراسية والتي تشترك مع مدينة غزة ببعض الخصائص كونها مدن ساحلية أو كونها تعد مركزاً للإقليم. يقدم هذا الفصل تحليلاً لإستعمالات الأراضي لمدينتين ساحليتين وهما مدينة تل الربيع/ يافا ومدينة الإسكندرية مع تسليط الضوء على علاقة إستعمالات الأراضي بالساحل.

1.5 مدينة تل الربيع/ يافا

وهي إحدى مدن فلسطين المحتلة وتعرف حالياً بمدينة تل أبيب، وتقع في قلب المنطقة الأكثر تحضراً في فلسطين المحتلة، بين قرية أم خالد (نتانيا) شمالاً وأسدود جنوباً (T.A.Y Municipality, 2004)، ويوضح الشكل رقم (5.1) موقع المدينة على ساحل البحر الأبيض المتوسط.



الشكل رقم (5.1) يوضح موقع مدينة تل الربيع/ يافا على ساحل البحر الأبيض المتوسط

المصدر: (Ministry Of Environment, 2003)، بتصرف الباحثة

1.1.5 الهيكل العمراني وشبكة الطرق

1.1.1.5 النمو العمراني للمدينة

ظهرت مدينة تل الربيع في العام 1909م، وبحلول عام 1939م أصبحت هي المدينة الأولى في المنطقة متجاوزة أقرب منافس لها وهي مدينة حيفا، وهذا يرجع إلى سرعة النمو الحضري وتطور المنطقة الحضرية حيث شهدت المنطقة في ذلك الوقت معدل عالي للهجرة الداخلية، وقد إنضمت مدينة يافا إلى ت تل الربيع رسمياً في العام 1949م، ويرجع التطور الحضري السريع في هذه المدينة إلى وجود ميناء يافا بالإضافة لوجود خط سكة حديد يربط بين القدس ويافا والذي يربط أيضاً مدينة تل الربيع بالمناطق الزراعية المزدهرة (Beenstock & Felsenstein, 2010)، وتوضح الأشكال التالية التطور العمراني لمدينة تل الربيع/ يافا.



الشكل رقم (5.2) يوضح مراحل التطور العمراني لمدينة تل الربيع/ يافا في الفترة من 1840م حتى 1944م، المصدر: (Beenstock & Felsenstein, 2010)

عام 1987م

عام 2000م

0 5 10 15 20 km

1:300,000

N

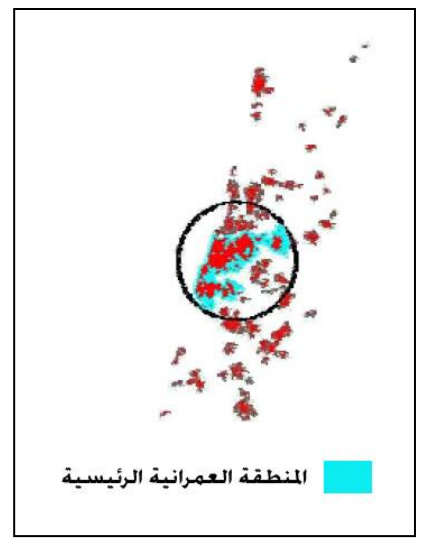
مناطق عمرانية

مسطحات مائية

المؤشر	عام 1987	عام 2000	نسبة التغيير
عدد السكان	2062274	2610373	%1.86
المساحة العمرانية (كم2)	166.5	340.31	%5.76
معدل الكثافة السكانية (فرد/ كم2)	12385.99	7670.54	%3.68-
نصيب الفرد من المساحة المأهولة (م2)	80.74	130.37	%3.82

شكل رقم (5.3) يوضح النمو العمراني في مدينة تل الربيع/ يافا في الفترة ما بين 1987م-2000م مع التغييرات التي حدثت في بعض المؤشرات ذات العلاقة، بتصرف الباحثة

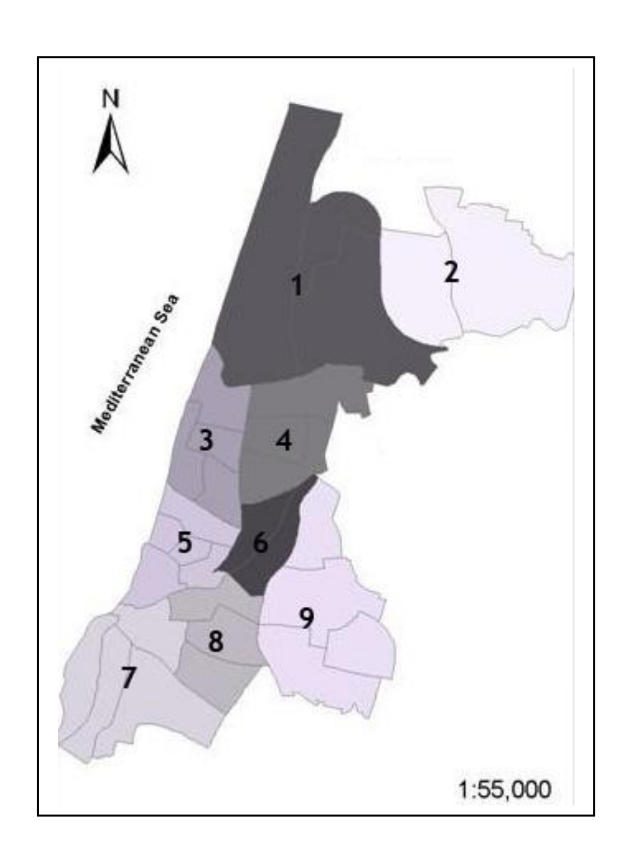
المصدر: (Angel & others, 2005)



شكل رقم (5.4) يوضح المنطقة العمرانية الرئيسية في المدينة

المصدر: (المرجع السابق)

وتقسم البلدية مدينة تل الربيع/ يافا إلى تسعة مناطق تنظيمية موضحة في الشكل رقـــم (5.5)، حيث أن المناطق من 1-4 في الشمال هي مناطق سكنية، المناطق 5، 6، جزء من المنطقة 9 هي منطقة أعمال، المناطق 7، 8، 9 في الأجزاء الجنوبية من المدينة هـــي منطقــة ســـكنية. (Porat and others, 2006)



شكل رقم (5.5) يوضح تقسيم المناطق في مدينة تل الربيع/ يافا

المصدر: (Porat and others,2006)

تبلغ مساحة البناء السكنية في المدينة 5.6 مليون متر مربع، بينما تبلغ مساحة البناء للنشـــاطات غير السكنية 4.4 مليون متر مربع. أما بالنسبة لتوجهات التنمية العمرانية في المدينة فتتمثل في إنشاء مناطق سكنية جديدة في الجزء الشمالي من المدينة تتميز بالمباني المرتفعة بالإضافة إلـــى عمليات التجديد والتطوير في المناطق القائمة في مركز وجنوب المدينة، حيث تشير الدراســـات إلى وجود مراكز فرعية تنجذب حولها مناطق عمرانية جديدة، ومن الواضح أن عمليات التوسع العمراني تتم حول مركزين فرعيين واحد في شمال المدينة والآخــر فـــي المنطقـــة الجنوبيـــة الشرقية، هذه المراكز الحضرية تمثل حوالي 55% من مساحة المدينة. (المرجع السابق)

2.1.1.5 النسيج الحضري

تنقسم مدينة تل الربيع/ يافا إلى أربعة مناطق مختلفة من حيث التكـوين والطـابع والظـروف الإقتصادية والإجتماعية كما يلي (Alexander, 1997):

1. **المنطقة الشمالية من المدينة:** ويقطنها أغنياء المدينة.
2. **المنطقة الشرقية:** وهي التي تقع شرق الطريق السريع (Ayalon)- وهو شارع رقم 2 الموضح في شكل رقم 5.7- وتجمع بين أحياء الطبقة المتوسطة وأحياء الطبقة الفقيرة بالإضافة إلى منطقة صناعية.
3. **منطقة مركز المدينة:** ويحدها من الغرب البحر الأبيض المتوسط ومن الشرق الطريق السريع (Ayalon) وتشتمل على مباني سكنية قديمة بالإضافة إلى منطقة الأعمال المركزية.
4. **المنطقة الجنوبية:** وتشتمل على الأحياء الفقيرة في المنطقة الجنوبية الغربية ومحطات الحافلات الرئيسية بالإضافة إلى منطقة صناعية.

ويتألف النسيج الحضري للمدينة من مجموعات متنوعة تترابط فيما بينها لتعطي الطابع العمراني للمدينة، ويتميز هذا النسيج بالمقياس الإنساني والتصميم الذي يولد الإحساس بالمكان، ويتكون النسيج الحضري من مجموعة الأحياء القديمة الموضحة في شكل (5.6)، وهناك تناقض بين الرغبة في الحفاظ على هذا الطابع القديم خاصة في المناطق الحضرية وتزايد الضغوط من أجل التنمية والتطوير في هذه المناطق، وقد خضعت بعض هذه المناطق إلى عملية التنمية والتطوير، ولكن حتى الآن تفتقر المدينة إلى سياسة واضحة وملزمة لتحديد أولويات التنمية والحفاظ وتحديد الطرق والمنهجية المتبعة.(T.A.Y Municipality, 2004)

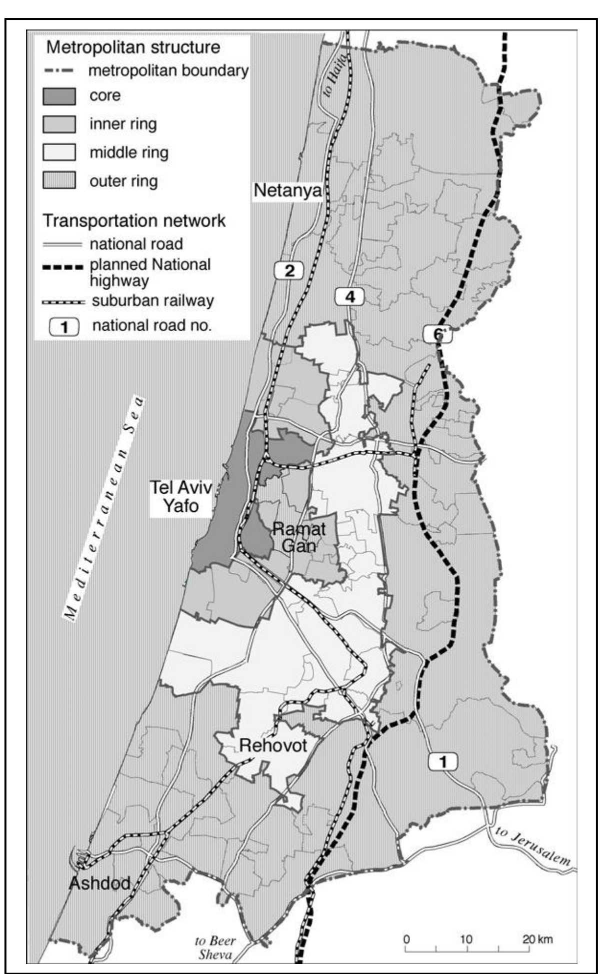
Old Ramat Aviv	Hatikva	Florentine
Kiryat Shalom	Lev Haiir	Hamashtela

شكل رقم (5.6) يوضح الأحياء القديمة المكونة للنسيج الحضري لمدينة تل الربيع/ يافا

المصدر: (T.A.Y Municipality, 2004)

3.1.1.5 شبكة الطرق

تشتمل مدينة تل الربيع/ يافا على 1767 شارع منها 195 شارعاً رئيسياً (Omer& others, 2008) ، وترتبط المدينة بباقي المدن المجاورة بواسطة طريق إقليمي بالإضافة إلى خط سكة حديد، ويوضح شكل رقم (5.7) المدينة وعلاقاتها الحضرية بالإضافة إلى شبكة الطرق والمواصلات الإقليمية.



شكل رقم (5.7) الطرق الإقليمية في مدينة تل الربيع/ يافا

المصدر: (Shachar & Felsenstein, 2002)

أما شكل رقم (5.8) فيوضح شبكة الطرق والمواصلات المحلية داخل المدينة، ويظهر من الشكل أن الجزء الشمالي من وسط المدينة ذو تخطيط شبكي منتظم حيث تم تخطيط وتصميم هذه المنطقة في العام 1929، وقد قاد هذا التخطيط النمو العمراني في المنطقة وخاصة في فترة الثلاثينات (Mehaffy & others, 2010) ، ويوضح الشكل رقم (5.9) التخطيط التفصيلي لهذه الشبكة، أما باقي مناطق المدينة فهي ذات تخطيط عضوي غير منتظم.

	
شكل رقم (5.8) يوضح شبكة الطرق داخل المدينة، المصدر: (Omer & others, 2008)	**الشكل رقم (5.9) يوضح التخطيط التفصيلي لوسط المنطقة الشمالية، المصدر: (Mehaffy & others, 2010)**

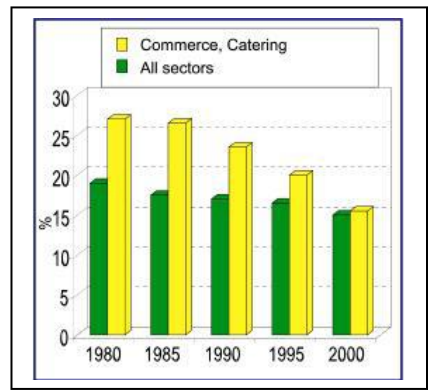
2.1.5 الواقع الإقتصادي والإجتماعي والبيئي في المدينة

تُعد الظروف الإقتصادية والإجتماعية في مدينة تل الربيع/ يافا أفضل مما هي عليه في أي منطقة أخرى في فلسطين المحتلة، وتنشأ هذه الفوارق بين منطقة وأخرى بسبب تفاوت الدخل وفرص العمل وذلك كما يلي: (T.A.Y Municipality, 2004)

- المؤشرات الإقتصادية والإجتماعية (ملكية العقارات، المهنة، عمل المرأة، الخدمات) في شمال المدينة أفضل منها في الجنوب.
- أكبر نسبة للأسر التي تحت خط الفقر توجد في جنوب المدينة.
- يبلغ نصيب الفرد من المسكن في الشمال حوالي 40 متر مربع، بينما في الجنوب حوالي 25 متر مربع.
- أسعار الأراضي في شمال المدينة أعلى بكثير منها في الجنوب.
- المناطق السكنية في الشمال أحسن حالاً من الجنوب حيث تعاني إضطراباً أقل بالنسبة لإستخدامات الأراضي التي تميل في معظمها إلى الإستخدام الإداري والتجاري والثقافي بالإضافة إلى التعليم، بينما في الجنوب تختلط المناطق السكنية بالإستخدام الصناعي والتي تسبب مشاكل بيئية خطيرة.

1.2.1.5 الوضع الإقتصادي

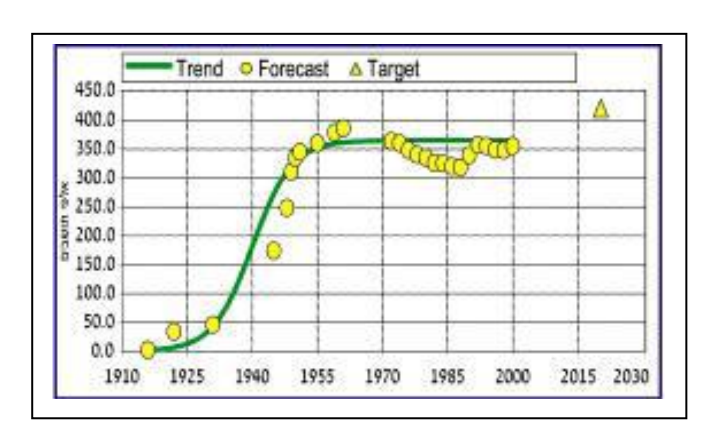
تمثل المدينة في الوقت الحالي مركز المال والأعمال، فهي تمثل أكثر من 40% من العمالة الوطنية في مجال الخدمات المالية و25% من العمالة الوطنية في الخدمات التجارية، إضافة إلى ذلك فهي تمثل مركز قومي للثقافة والفنون. وتعد التجارة أحد القطاعات الإقتصادية الهامة في المدينة، بالإضافة إلى أن هناك أنشطة أساسية تمارسها المدينة تدعم مكانتها كمركز إقتصادي وثقافي، وتؤثر على هذه الأنشطة مجموعة من العوامل منها: المصانع، المؤسسات الثقافية، البنوك...الخ (المرجع السابق). ويوضح الشكل رقم (5.10) مدى مساهمة المدينة في قطاع التجارة خلال السنوات الماضية.



الشكل رقم (5.10) يوضح مدى مساهمة المدينة في قطاع التجارة منذ العام 1980م-2000م، المصدر: (T.A.Y Municipality, 2004)

2.2.1.5 الوضع الإجتماعي

يبلغ عدد سكان المدينة (فلسطينيين وإسرائيليين وعمال أجانب) حوالي 360000 نسمة (ما يقارب 5.6% من إجمالي السكان في فلسطين المحتلة)، وهي تشكل حوالي 15.2 % من العمالة الوطنية و 16.7 % من الناتج القومي المحلي الإجمالي (المرجع السابق)، والشكل رقم (5.11) يوضح النمو السكاني للمدينة منذ العام 1916م حتى عام 2000م.

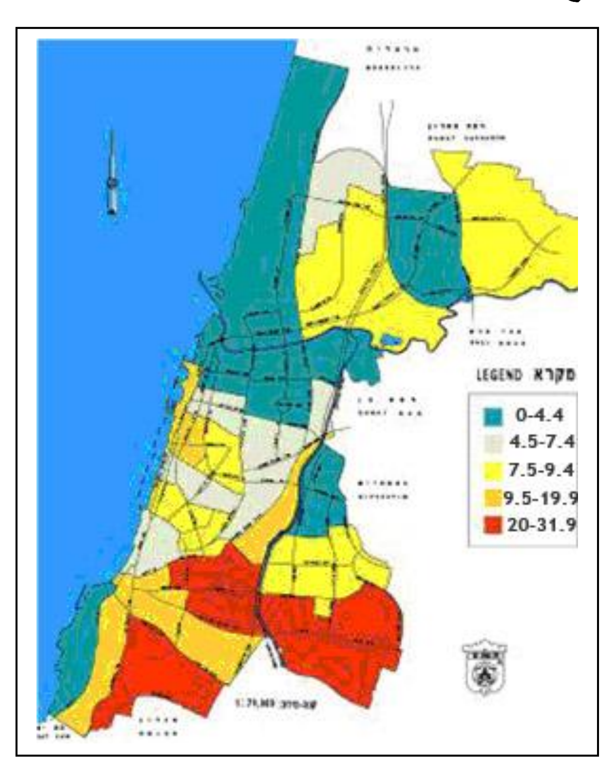


شكل رقم (5.11) يوضح النمو السكاني للمدينة منذ العام 1916م حتى عام 2000م.

المصدر: (المرجع السابق)

مدينة تل الربيع/ يافا تشبه العديد من المدن المركزية في الغرب، تتألف من مجموعات سكانية متنوعة، وقد تزايد عدد السكان بشكل ملحوظ نتيجة هجرة الإسرائيليين من دول أخرى وجلب العمال من دول العالم إلى المدينة، ويمكن تصنيف السكان فيها إلى المجموعات التالية (المرجع السابق):

- المهاجرون: وقد وصل عددهم حوالي 100000 خلال العقد الماضي، ويوضح الشكل رقم (5.12) توزيع السكان الوافدين إلى المدينة.

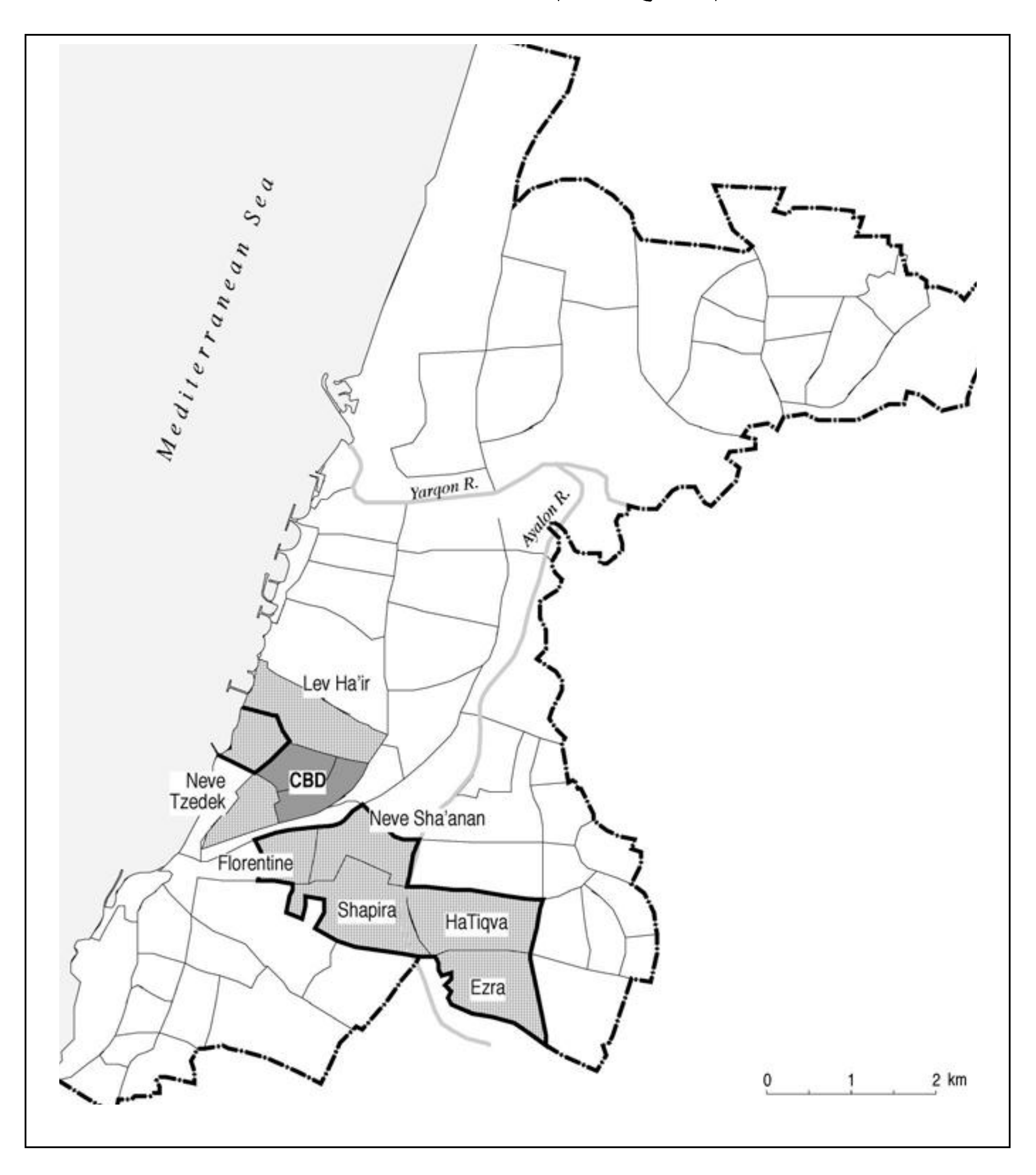


الشكل رقم (5.12) يوضح توزيع السكان الوافدين إلى المدينة

المصدر: (المرجع السابق)

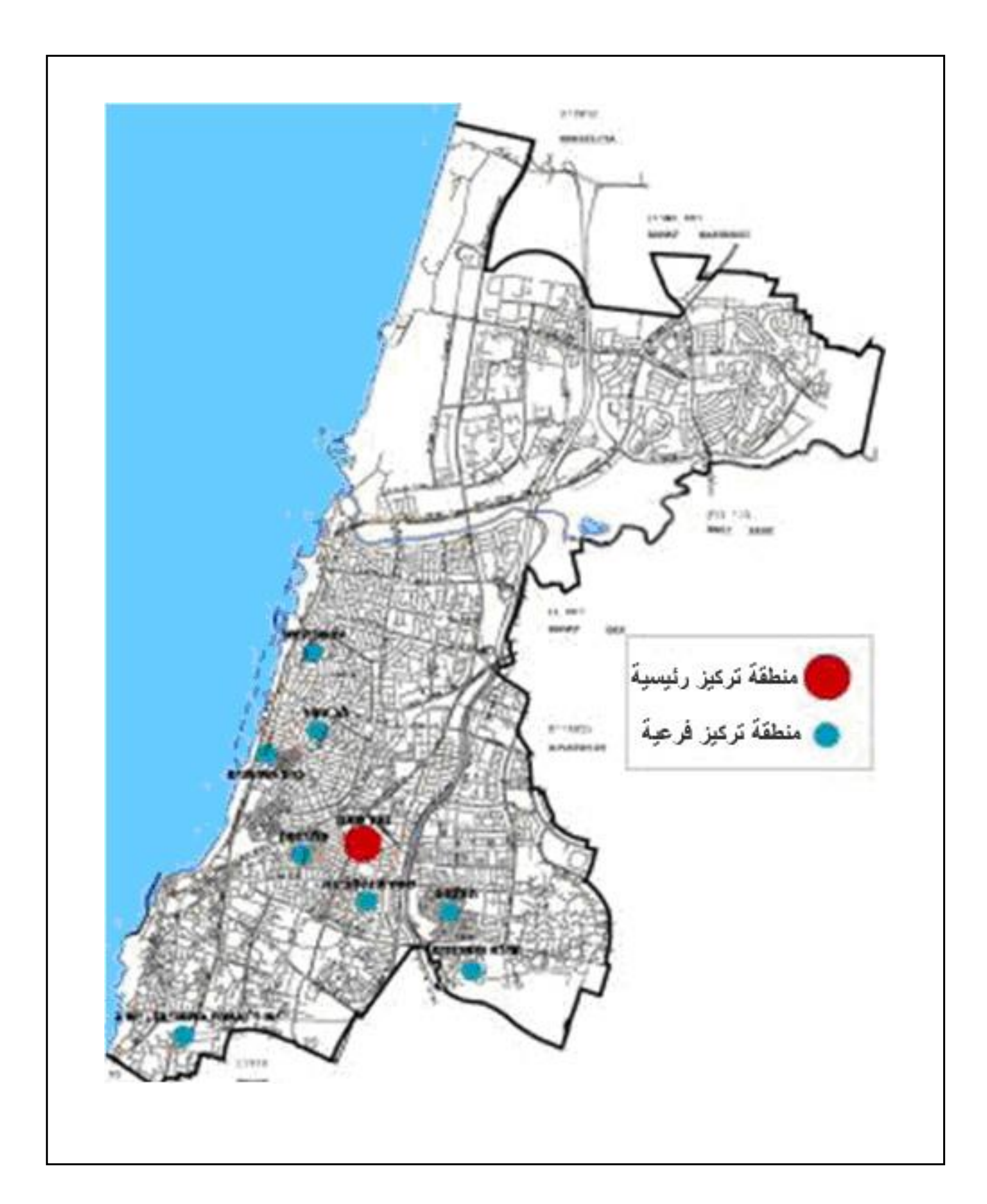
- العمال الأجانب: ويقدر عددهم من 30- 60 ألف نسمة وهي تمثل نسبة 15% تقريباً من إجمالي عدد سكان المدينة وهي تعتبر أكبر نسبة لهؤلاء العمال في البلاد، ويرجع التركز الشديد للعمال في مدينة تل الربيع/ يافا إلى عمليات العولمة والتحضر التي أثرت على إقتصاد المدينة وهيكلها منذ التسعينييات، حيث أنهم يقطنون في وسط المدينة بالقرب من أماكن عملهم في منطقة مركز الأعمال (Shachar & Felsenstein, 2002) كما هو موضح في الشكل (5.13)، كما يوضح الشكل رقم (5.14) المنطقة الأكثر تركيزاً للعمال الأجانب في المدينة.
- وبالإضافة إلى الوافدين إلى المدينة الذين تم ذكرهم فهناك حوالي 60000 من السكان الإسرائيليين يعيش نصفهم تقريباً في مركز المدينة ويشكلون حوالي 17% من إجمالي

السكان، ويبلغ عدد السكان العرب حوالي 13000 نسمة ويشكلون 3.5% من إجمالي السكان ويعيش جميعهم في يافا، هذا بالإضافة إلى جماعات أخرى دينية يقطنون الأحياء الجنوبية والشرقية في المدينة، وتجتمع الفئات المذكورة فيما سبق لتشكل نسيجاً إجتماعياً متجانساً فيما بينها. (المرجع السابق)



شكل رقم (5.13) يوضح أحياء العمال الأجانب في مدينة تل الربيع/ يافا

المصدر: (Shachar & Felsenstein, 2002)



شكل رقم (5.14) يوضح أكبر تركيز للعمال المهاجرين في المدينة

المصدر: (T.A.Y Municipality, 2004)، بتصرف الباحثة

3.2.1.5 الوضع البيئي

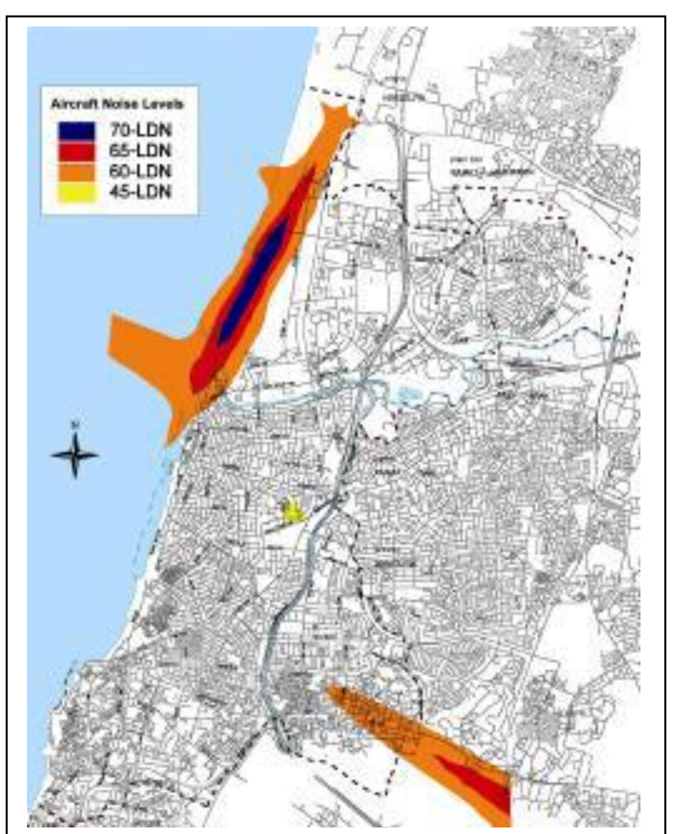
تعتبر وسائل المواصلات هي أكبر مصدر لتلوث الهواء وتلوث البيئة في المدينة، بالإضافة إلى محطة توليد الكهرباء والمطارات الجوية والمنشآت الصناعية التي تلوث الماء والتربة والهواء نتيجة المواد الكيميائية التي تنتج عنها (المرجع السابق).

1. **تلوث الهواء:** لا توجد أي مؤشرات على تحسن حالة الهواء على الرغم من نقل العديد من المصانع بالإضافة إلى تحسين جودة الوقود المستخدم في المركبات وإستخدام وسائل النقل العام بكثرة (المرجع السابق).

2. **الضوضاء:** وتحدث الضوضاء في المدينة على الشوارع حيث تجاوزت أعلى حد مسموح به، وتعتبر الطائرات أحد أهم مصادر الضجيج في المدينة حيث تتأثر المنطقة الجنوبية الشرقية من المدينة بوجود مطار (بن غوريون) وتتأثر المنطقة الشمالية الغربية بوجود مطار (دوف) (المرجع السابق) وذلك كما هو موضح في شكل رقم (5.15).

كما أن وجود مصنع (تاس ماجن) في المنطقة الجنوبية الشرقية من المدينة ومصنع (تاس ريفيفيم) في المنطقة الشمالية الشرقية يعمل على زيادة الضجيج في المنطقة، كما تعمل هذه المنشآت على تلوث التربة وتلوث المياه الجوفية بالإضافة إلى تلوث الهواء، وقد وُجدت بعض الآبار في المنطقة الجنوبية والشرقية من المدينة ملوثة بالمعادن والمواد الكيماوية، وبذلك فإن أي مشاريع مستقبلية في هذه المنطقة تستلزم إعادة تحسين البيئة وحمايتها بيئياً مما يستوجب ميزانية كبيرة ووقت كبير(المرجع السابق).

3. **النفايات الصلبة:** تبلغ كمية النفايات الصلبة التي تنتج في مدينة تل الربيع/ يافا حوالي 3.5 كجم/فرد وهي كمية كبيرة بالنسبة لباقي المناطق، ويرجع هذا إلى وجود نسبة كبيرة من السكان غير المقيمين في المدينة، ويتم نقل النفايات الصلبة إلى موقع يعتبر بمثابة محطة تجميع ونقل ومن ثم يتم نقلها إلى موقع (جني هداس) في الجنوب (المرجع السابق).

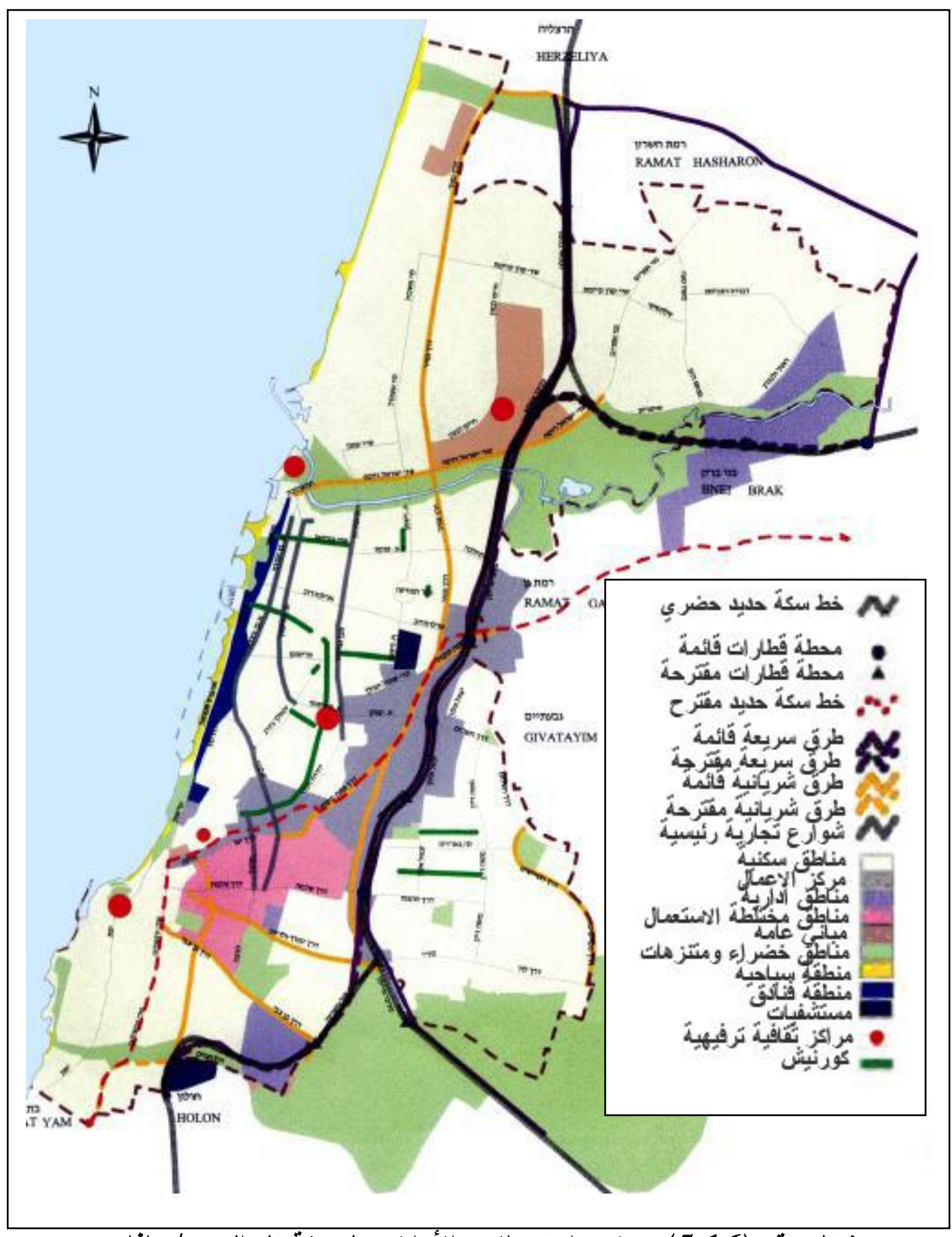


شكل رقم (5.15) يوضح المناطق التي تتأثر بالضوضاء الناتجة عن الطائرات

المصدر: (T.A.Y Municipality, 2004)

3.1.5 إستعمالات الأراضي وعلاقتها بساحل البحر

تعكس إستخدامات الأراضي في المدينة الدور الذي تلعبه كونها مركز إقليمي للمنطقة بأكملها، حيث أن حوالي 70% من مساحة المدينة تشغلها الإستخدامات غير السكنية، وتعاني مدينة تل الربيع/ يافا من الإستخدام المختلط، كما أنه توجد أراضي غير مستغلة بالشكل الصحيح من حيث الوظيفة (المرجع السابق) ويوضح الشكل رقم (5.16) إستعمالات الأراضي لمدينة تل الربيع/ يافا.



شكل رقم (5.16) يوضح إستعمالات الأراضي لمدينة تل الربيع/ يافا

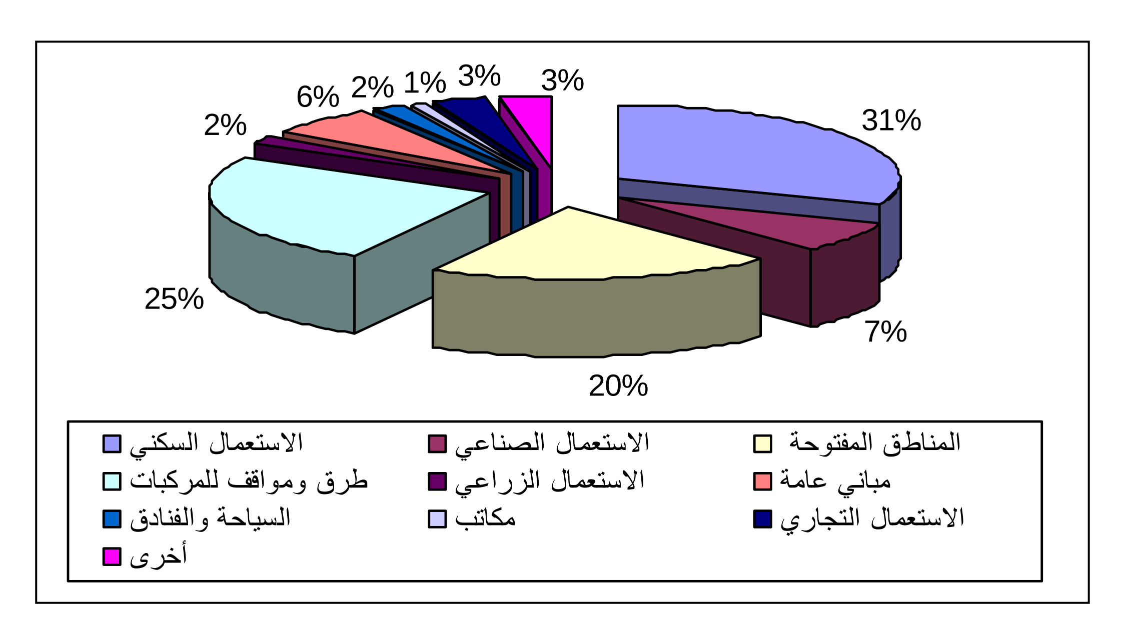
المصدر: (T.A.Y Municipality, 2004)، بتصرف الباحثة

وتتوزع إستعمالات الأراضي في المدينة بنسب مختلفة وهي موضحة في جـدول رقـم (5.1) وشكل رقم (5.17).

جدول رقم (5.1) يوضح إستعمالات الأراضي في مدينة تل الربيع/ يافا

المصدر: (T.A.Y Municipality, 2004)

نوع الإستعمال	النسبة
الإستعمال السكني	%31
الإستعمال الصناعي	%7
المناطق المفتوحة	%20
طرق ومواقف للمركبات	%25
الإستعمال الزراعي	%2
مباني عامة	%6
السياحة و الفنادق	%2
مكاتب	%1
الإستعمال التجاري	%3
أخرى	%3
الإجمالي	%100



شكل رقم (5.17) يوضح نسب إستعمالات الأراضي في المدينة

المصدر: الباحثة

وفي السنوات الأخيرة أُستبدلت المصانع بالمباني الإدارية وذلك لتحقيق أكبر إستفادة من الأراضي ذات القيمة العالية، وتتميز المباني الإدارية بالإرتفاع الشاهق بينما نلاحظ أن المباني السكنية ذات إرتفاع متوسط، وهذا بدوره يحقق كفاءة أكبر في إستخدامات الأراضي.

ويعتبر مركز المدينة والذي تبلغ مساحته من 3–4 كم مربع أكثر منطقة تتعدد فيها إستخدامات الأراضي، حيث يشتمل على 74000 وحدة سكنية يقطنها 122000 نسمة بالإضافة إلى وجود نشاطات إقتصادية، حيث يختلط الإستعمال السكني مع الإستعمالات الأخرى: مركز الأعمال، مركز ثقافي، المحاور التجارية بالإضافة إلى مناطق ترفيهية متعددة، هذا الخليط من الأنشطة يخلق جو حيوي، وهو يصبغ الحياة الحضرية في المدينة بطابع يميزها. (المرجع السابق)

ومع ذلك فإن الإستخدام المختلط للأراضي في هذه المنطقة يخلق توتراً بين الإستخدام السكني والإستخدامات الأخرى الإقتصادية ناجم عن (المرجع السابق):

- الإزدحام المروري والذي يسبب تلوث بيئي وضوضاء، بالإضافة إلى إستخدام الأرصفة وممرات المشاة لأغراض أخرى مما يسبب الحوادث ويزيد من الإزدحام.
- تلوث بيئي خطير ناتج عن المصانع في المنطقة.
- اللافتات التجارية المنتشرة في كل مكان تؤدي إلى تلوث بصري.
- وجود بعض المكاتب الإدارية في مباني سكنية يسبب الإزعاج للسكان.

وفي السنوات الماضية، إتخذت البلدية بعض المبادرات الرامية إلى الحد من التوتر بين الإستخدامات فأصدرت اللوائح المتعلقة بأنماط المكاتب المسموح بها في المباني السكنية، و تحديد أنواع النشاطات الترفيهية المسموح بها داخل أو على مقربة من البيئات السكنية، بما في ذلك الإغلاق في الليل (المرجع السابق). ولعل أكبر ميزة تحققت من الإستخدام المختلط للأراضي هي فرصة تطوير نظام النقل المستدام، وذلك كما يلي (المرجع السابق):

أولاً: نظام النقل الجماعي

- يصل حوالي 44% من الركاب منطقة مركز المدينة بإستخدام الباصات.
- تزايد الإقبال على إستخدام القطار والذي يسهل الوصول إلى مركز المدينة وإلى مناطق متفرقة من المدينة بشكل عام، وتعتبر هذه خطوة جيدة للتقليل من إستخدام السيارات

وهذا بدوره يوفر من المساحات المخصصة لمواقف السيارات، ويقلل الإزدحام ويقلل التلوث البيئي والضوضاء.

إضافة إلى أن هناك محاولات لتحسين نظام الحافلات وذلك لتقليل زمن الرحلات ويمكن تحقيق ذلك من خلال الحد من تحويلات الطرق.

ثانياً: النقل غير المزود بمحركات (الدراجات الهوائية)

تتميز المدينة بمناخ جيد وسطح مستوي تقريباً، وهذا بدوره يساعد على إستخدام الدراجات الهوائية، إضافة إلى أن قصر المسافة بين المناطق والوظائف المختلفة في مركز المدينة يشجع السكان على المشي، وتشير الإحصائيات إلى أن 12% من السكان يذهبون إلى أماكن عملهم في مركز المدينة سيراً على الأقدام، هذا بالإضافة إلى أن البلدية قامت بتخصيص مسارات للدراجات الهوائية ومواقف خاصة بها.

1.3.1.5 مركز المدينة التاريخي (مدينة يافا القديمة)

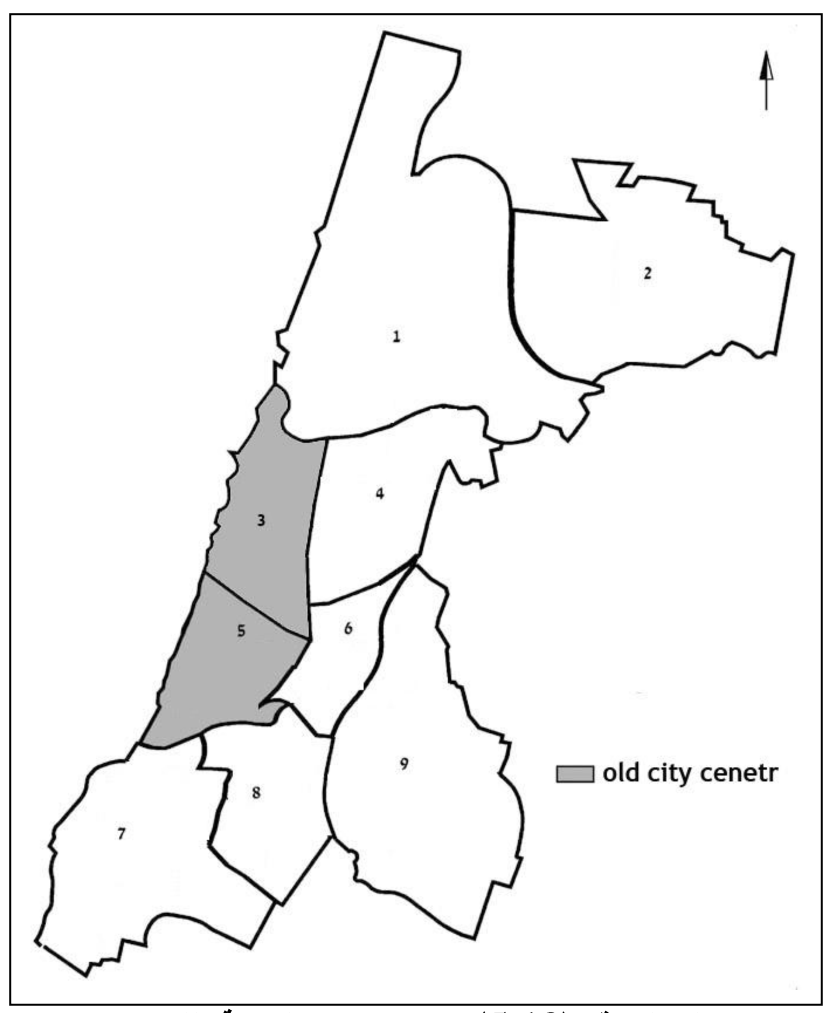
يعتبر مركز المدينة تعبير مباشر عن الهوية المزدوجة لمدينة تل الربيع/ يافا، حيث تتركز في هذه المنطقة أكبر نسبة من المباني التاريخية والتي تتداخل مع مركز الأعمال للمدينة، وهذا يدلل على وجود علاقة وثيقة بين هذه المباني وبين الخدمات الأخرى (Amit-Cohen, 2004)، وتعتبر هذه المنطقة هي المركز الحضري لمدينة تل الربيع/ يافا على الرغم من أن هناك خليط معقد من الإستعمالات الزراعية والصناعية والسكنية.(Levine, 2005)

وتمثل الخدمات التجارية في هذه المنطقة حوالي 21% من الخدمات التجارية في المدينة ككل، بينما تمثل الخدمات الأخرى (سياحية، مؤسسات حكومية، مؤسسات إقتصادية،....الخ) حوالي 28% من الخدمات التي تقدمها المدينة ككل. (Amit-Cohen, 2004)

إن الطلب المتزايد على تدعيم روح التراث وخاصة من قِبَل رجال الأعمال في المدينة القديمة جنباً إلى جنب مع دعم سلطات التخطيط الحضري، يثبت أنه ليس هناك صراع بين التجديد الحضري وبين الحفاظ على التراث في هذه المنطقة بل يُظهر أن القيم التاريخية يمكن تطويعها وإستخدامها لأغراض التنمية الحضرية والإقتصادية، وتتطلب هذه العملية حسم الصراع

بين الأصول التراثية التي تشكل المعالم السياحية التاريخية ومجموعة متنوعة من الوظائف السكنية والتجارية والإقتصادية والخدمات (المرجع السابق).

ويكمن الهدف من عملية التجديد في هذه الحالة في الإستفادة من القيمة الحضارية والتاريخية للمباني ودعم الإستخدامات التي تخدم التراث، والذي بدوره يدعم التنمية الحضرية، وهناك عاملان يلعبان دوراً أساسياً في خطط تجديد المناطق الحضرية والحفاظ على مركز المدينة القديم وهما: تزايد الطلب على المعالم السياحية، وعمليات الهجرة المتزايدة لهذه المنطقة، وقد أثر هذان العاملان على أنماط إستعمالات الأراضي في هذه المنطقة بشكل واضح (المرجع السابق). ويوضح الشكل رقم (5.18) القلب التاريخي للمدينة (المدينة القديمة) بينما يوضح جدول رقم (5.2) التغييرات التي طرأت على بعض الإستعمالات في منطقة المدينة القديمة مقارنة بباقي المناطق في المدينة.



الشكل رقم (5.18) يوضح مركز المدينة القديم

المصدر: (Amit-Cohen, 2004)

جدول رقم (5.2) يوضح التغييرات التي طرأت على بعض الإستعمالات في منطقة المدينة القديمة مقارنة بباقي المناطق في المدينة، المصدر: (Amit-Cohen, 2004)

رقم المنطقة	نسبة الشقق التي تحولت الى مكاتب وشركات	نسبة المكاتب التي تحولت الى وحدات سكنية
1	1.2	2.4
2	11.5	3.8
3	24.3	20.6
4	8.7	7.5
5	23.1	26.4
6	6.9	5.2
7	5.8	5.8
8	14.5	21.8
9	4	6.5

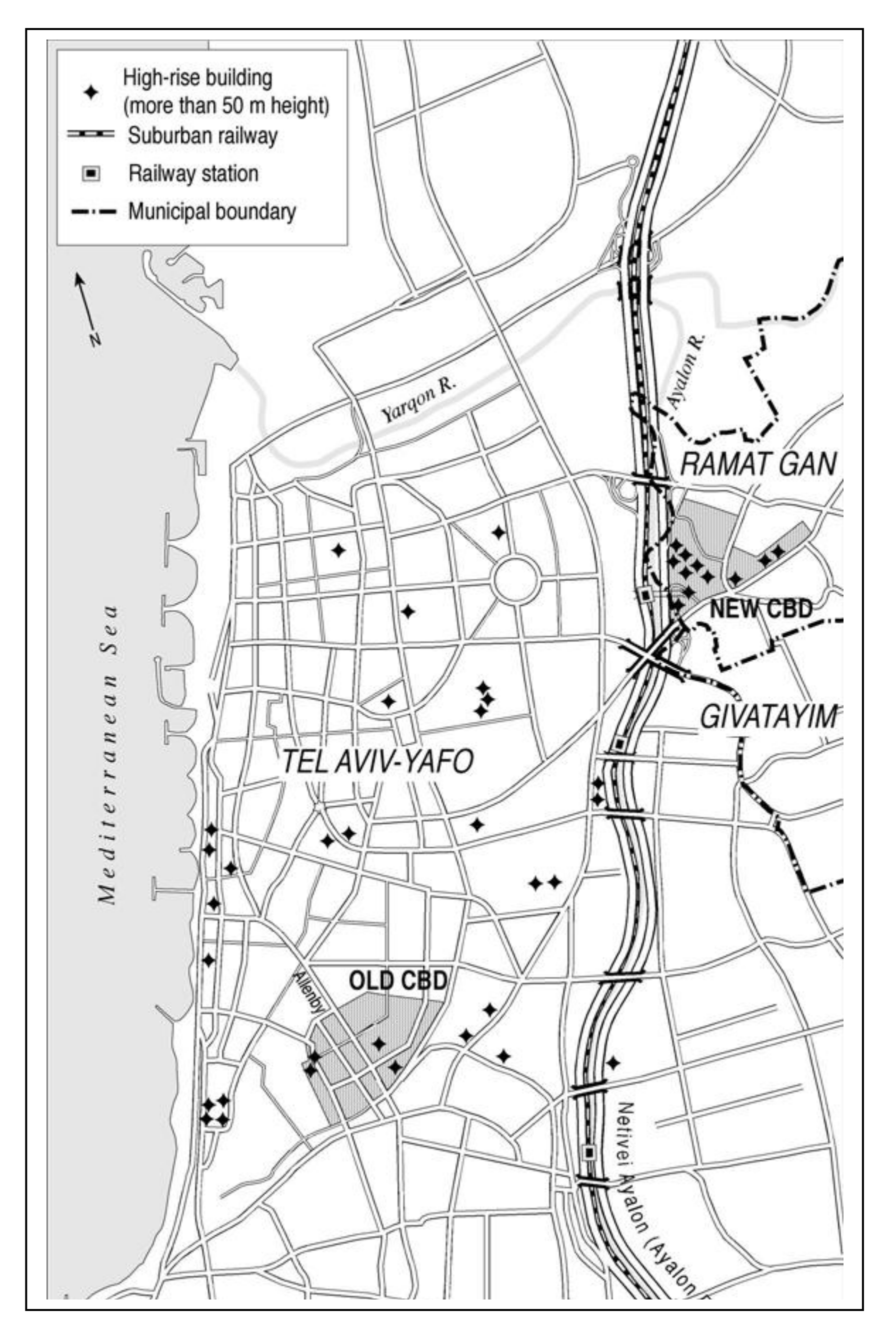
وتجدر الإشارة إلى أنه مهما كان إتجاه التغييرات (سواء: من شقق للشركات أو المؤسسات التجارية إلى الشقق)، فهذه التغييرات هي دليل على تنمية واسعة النطاق، وتوجد هناك علاقة وثيقة في مركز المدينة القديمة بين التغييرات في إستعمالات الأراضي وبين عمليات الحفاظ وبين الطلب على السياحة والجذب السياحي، حيث كشفت الدراسة عن تزايد الطلب على أماكن الترفيه والمطاعم ويقابل هذا الطلب المتزايد إستخدام المباني التاريخية ذات الطرز التاريخية التقليدية القديمة لهذا الغرض وهي تعمل على الجذب السياحي بصورة كبيرة.(المرجع السابق)

2.3.1.5 منطقة الأعمال المركزية

توجد منطقة الأعمال المركزية للمدينة في المنطقة الجنوبية من المدينة، وقد تطورت هذه المنطقة بشكل ثابت ومنتظم، لتصبح المركز الإداري والمالي للمنطقة الحضرية، وهي تعتبر عصب الإقتصاد برمته حتى هذا الوقت. (Shachar & Felsenstein, 2002)

وتوجد منطقة أعمال أخرى خارج نفوذ مدينة تل الربيع/ يافا في منطقة كانت مخصصة من قبل للمصانع والورش، وهذا الموقع له ميزة وذلك لقربه من الطرق الرئيسية السريعة وخاصة الطريق رقم (2) والذي يعتبر العمود الفقري لشبكة الطرق في المنطقة بأكملها. وقد أنشأ هذا المركز بالقرب من المركز الرئيسي لصناعة الماس في البلاد، حيث يقع على بعد ثلاثة

كيلو مترات شمال شرق مركز الأعمال الرئيسي الأول في مدينة تل الربيع/ يافا، وقد ظهرت في المنطقة العديد من المباني الإدارية شاهقة الإرتفاع، ولكن على الرغم من ذلك لا يزال المركز الجديد للأعمال لا يضاهي المركز الأول من حيث المساحة الكلية وعدد العاملين (المرجع السابق)، ويوضح الشكل رقم (5.19) المركز الأول الرئيس للأعمال والمركز الثاني والعلاقة بينهما.



شكل رقم (5.19) يوضح المركز الأول الرئيس للأعمال والمركز الثاني وعلاقتهما بشبكة الطرق الرئيسية ومواقع المباني المرتفعة، المصدر: (Shachar & Felsenstein, 2002)

3.3.1.5 المناطق المفتوحة

تتنوع الفراغات المفتوحة في المدينة، فهناك الحدائق العامة الإقليمية (حديقة اليارقون وحديقة بيجن)، والحدائق الحضرية على مستوى الأحياء والمجاورات، ومناطق مفتوحة على طول ساحل البحر، والساحات العامة والميادين والشوارع.

وبشكل عام يبلغ نصيب الفرد من المناطق المفتوحة حوالي 17 متر مربع، وهي مساحة كبيرة بالنسبة للمقاييس العالمية التي تحدد 11 متر مربع مساحة مخصصة للفرد من المناطق المفتوحة (T.A.Y Municipality, 2004)، وتتوفر أكبر مساحات من المناطق المفتوحة في منطقة نهر اليارقون، بينما بلغت هذه المساحات أقل ما يمكن في منطقة مركز المدينة وفي الأحياء الجنوبية (المرجع السابق) كما هو موضح في شكل رقم (5.20). وتمثل الشوارع حدائق خطية، فهي أحياناً تمثل بديل عن الحدائق في المناطق التي لا يوجد بها أي حدائق أو مناطق مفتوحة، وهي تعمل على ربط الوظائف الحضرية مع بعضها البعض وتساعد على خلق صورة جميلة للمدينة (المرجع السابق).



شكل رقم (5.20) يوضح المناطق الخضراء والمفتوحة في المدينة

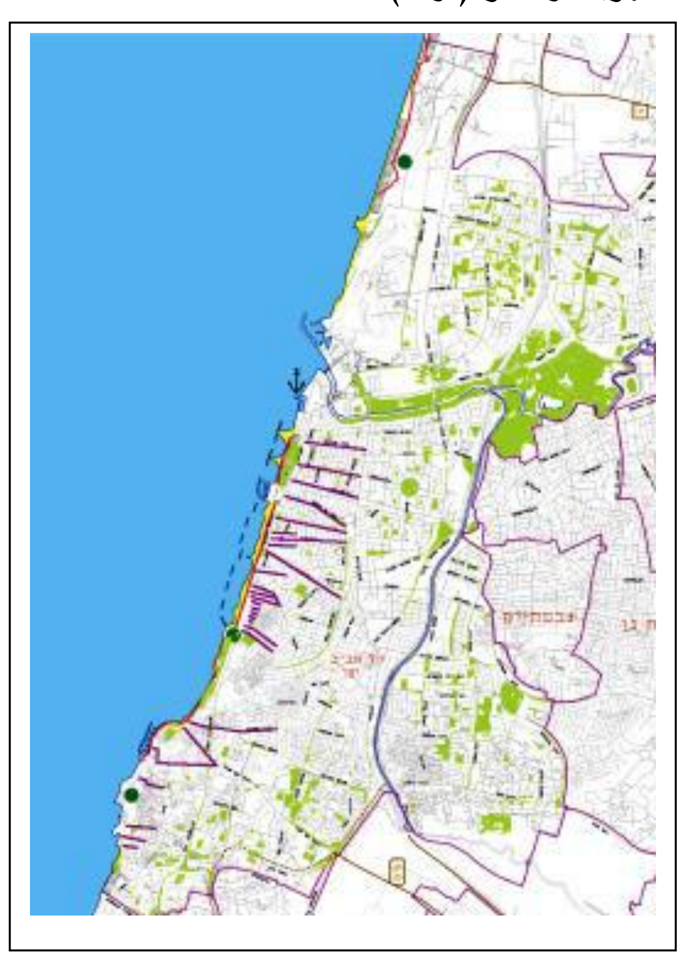
المصدر: (T.A.Y Municipality, 2004)

4.3.1.5 المنطقة الساحلية

يعتبر شاطئ البحر أحد أهم المصادر الطبيعية في المدينة والتي يجب الإهتمام بها والمحافظة عليها وهو يمثل عنصر جذب للمنطقة وأحد أهم العناصر الترفيهية في المدينة.

وعلى الرغم من ذلك يعتبر إرتباط المدينة بالبحر إرتباطاً ضعيفاً وذلك يرجع إلى (المرجع السابق):

- الواجهة البحرية للمدينة يغلب عليها الأبراج شاهقة الإرتفاع، حيث نلاحظ أن هذه الأبراج في المنطقة الوسطية تعيق الإمتداد البصري.
- معظم الشوارع الممتدة غرب- شرق ذات أطوال قصيرة ولا تصل منطقة الساحل بالمناطق الأخرى الداخلية في المدينة وذلك بسبب المباني التي تعيق إستمراريتها كما هو موضح في شكل (5.21).
- وبالمثل في المنطقة الشمالية تكون الوصولية لشاطئ البحر صعبة نوعاً ما بسبب وجود محطة توليد للكهرباء ومطار (دوف).



شكل رقم (5.21) يوضح شبكة الطرق الموصلة إلى المنطقة الساحلية

المصدر: (T.A.Y Municipality, 2004)

وقد ظهرت المرافق السياحية لأول مرة في مدينة تل الربيع/ يافا في العشرينييات من القرن المنصرم، حيث ظهرت المباني المتنوعة على طول الشاطيء، وتم إنشاء العديد من الفنادق، وفي الستينيات والسبعينات أيضاً من نفس القرن تم توسيع منطقة الشاطيء بواسطة كاسرات الأمواج، وقد تم إنشاء متنزه على الشاطئ (Gabbay & Brachya, 2000). ويبلغ طول الخط الساحلي في مدينة تل الربيع/ يافا حوالي 13.5 كم، ويمكن تقسيمه إلى عدة قطاعات من الشمال إلى الجنوب، ويتميز كل قطاع منها بطابع مميز من حيث المعالم الطبيعية، التاريخ، إستعمالات الأراضي، خطط التطوير والتنمية المستقبلية، وذلك كما يلي (المرجع السابق):

المنطقة الشمالية (من الحدود الشمالية للمدينة حتى نهر اليارقون): ويبلغ طولها حوالي 3 كم، ويفتقر أغلب هذه المنطقة إلى التطوير مع صعوبة الوصول إليها من قبل السكان وذلك بسبب جرف بالإضافة إلى أسباب أخرى منها وجود محطة توليد الكهرباء بالإضافة إلى مطار(دوف)، ويظهر حرم الشاطئ ضيقاً جداً في أماكن عديدة.

منطقة نهر اليارقون: وهي المنطقة التي يلتقي فيها نهر اليارقون مع البحر، هذه المنطقة صغيرة المساحة، وفي الشمال من هذه المنطقة تقع محطة توليد الكهرباء، وتشغل هذه المنطقة موقع هام حيث يتم فيها إلتقاء محورين أساسيين وهما: نهر اليارقون والمنتزه والخط الساحلي.

منطقة ميناء تل أبيب: وهو قديم جداً ويعتبر ميناء تجاري ومرتبط بميناء حيفا، ونظراً لموقعه القريب من المناطق الترفيهية (نهر اليارقون، المنتزه) فإن الخطط التنموية تشير إلى ضرورة نقل هذا الميناء وإستبداله بمشاريع جذب سياحية وترفيهية.

منطقة الشاطئ المخصصة للسباحة: وهي منطقة السباحة الرئيسية على شاطئ البحر، وتتميز بالرمال البحرية الجذابة، ويختلف عرض حرم الشاطئ من مكان إلى آخر وقد يصل إلى عشرات الأمتار في بعض المناطق، بالإضافة إلى وجود المارينا وسلسلة فنادق ومتنزه.

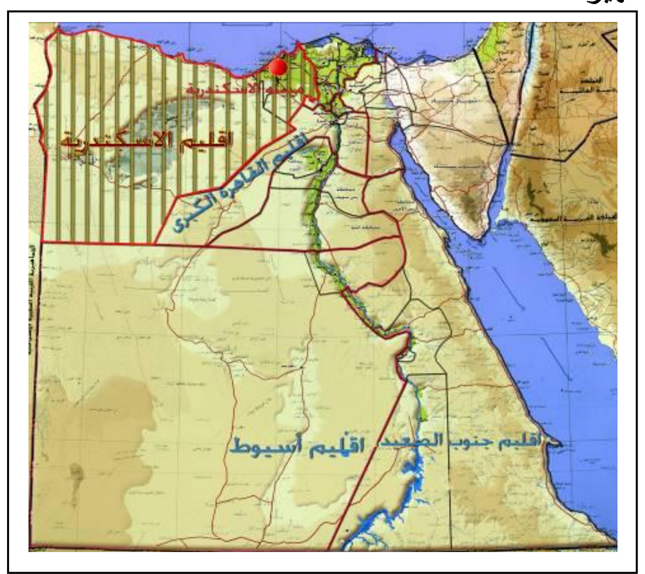
منطقة ميناء يافا: منذ أن أُهمل هذا الميناء في العام 1966 ولم يعد يستخدم كميناء تجاري فقد أصبح يستخدم كرصيف ومرسى للسفن، حيث بلغت الطاقة الإستيعابية لهذا الميناء حوالي 220 سفينة.

منحدر يافا: ومنذ القدم كانت هذه المنطقة صخرية ومصدر للتنوع الحيوي (تعج بالنباتات والحيوانات المتنوعة)، وقد كانت المنطقة السكنية في يافا قريبة جداً من شاطئ البحر، وعلى مدار عشرين عاماً تم تدمير البيوت في هذه المنطقة وأصبحت هذه المنطقة مكان لتجميع ركام المباني، وقد بلغ إرتفاع كومة الركام حوالي 20 متر فوق سطح البحر، والتي تمتد على بعد 200 متر تقريباً من شاطئ البحر، وقد دمر ذلك ملامح المشهد في منطقة طبيعية غنية بالموارد.

2.5 مدينة الإسكندرية

تقع مدينة الإسكندرية في جمهورية مصر العربية وتمتد شريطياً على ساحل البحر الأبيض المتوسط بطول 70 كم (GOPP, 2007) كما هو موضح بالشكل رقم (5.22)، وتعتبر مدينة الإسكندرية عاصمة محافظة الإسكندرية، وتنحصر رقعتها بين شاطيء البحر الأبيض المتوسط شمالاً وبحيرة مريوط جنوباً، وتشتمل المدينة على أهم عناصر التكوين الحضري وهي (التخطيط الشامل للإسكندرية 2005):

شواطئ البحر، ترعة المحمودية، الحدائق العامة، الأماكن الأثرية والتاريخية، المساجد والكنائس، القصور الشهيرة.



الشكل رقم (5.22) يوضح موقع مدينة الإسكندرية

المصدر: (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010)

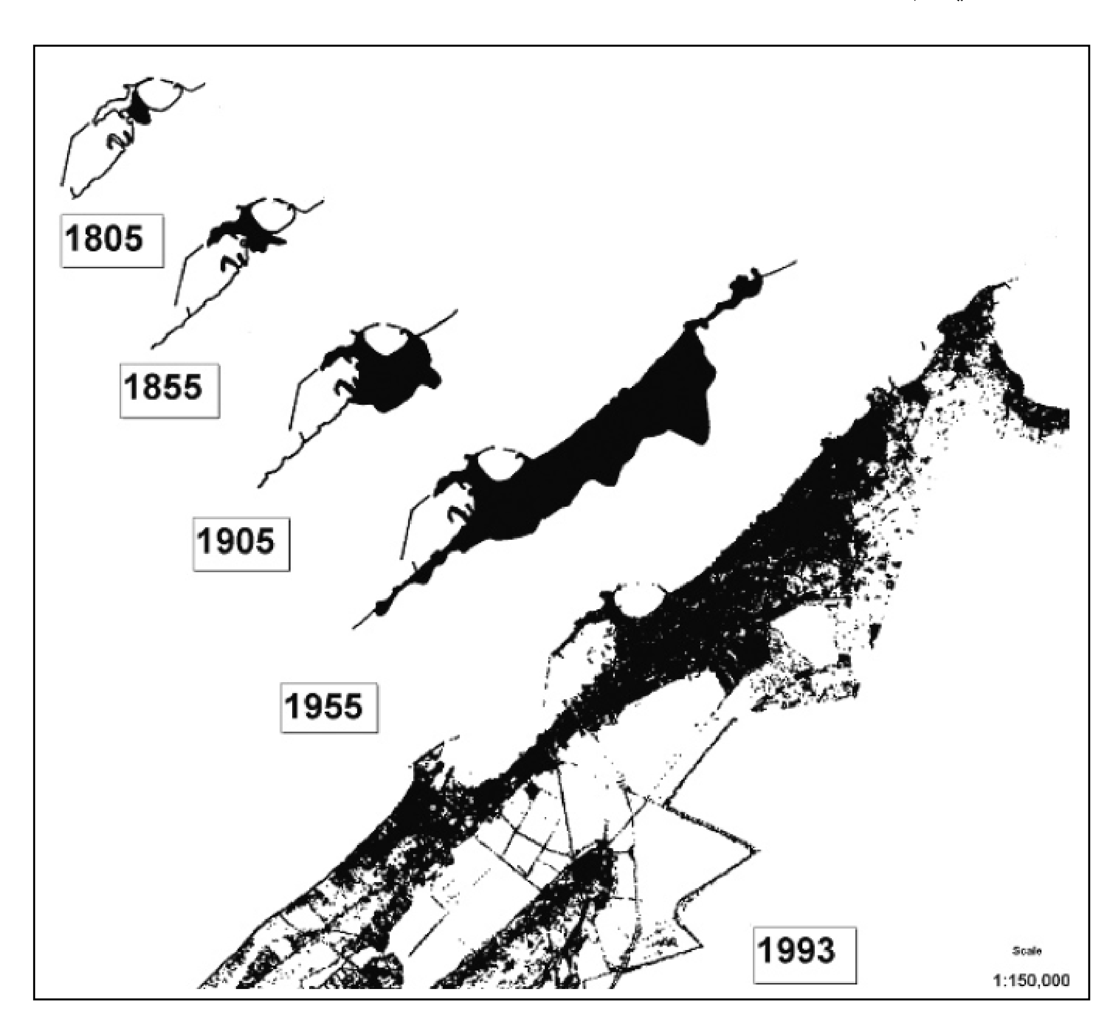
وقد تأسست مدينة الإسكندرية عام 331 ق .م في عهد الإسكندر الأكبر وكانت تتسم في مطلعها بالصبغة العسكرية، ثم تحولت إلي مدينة ملكية حيث أصبحت بوتقة للفن اليوناني الروماني وملتقى للعلماء والباحثين وذاع صيتها العلمي وإحتلت الصدارة بين عواصم العالم القديم، كما راجت تجارتها وأصبحت أكبر سوق تجاري وملتقى للأجناس المختلفة (المرجع السابق).

1.2.5 الهيكل العمراني وشبكة الطرق

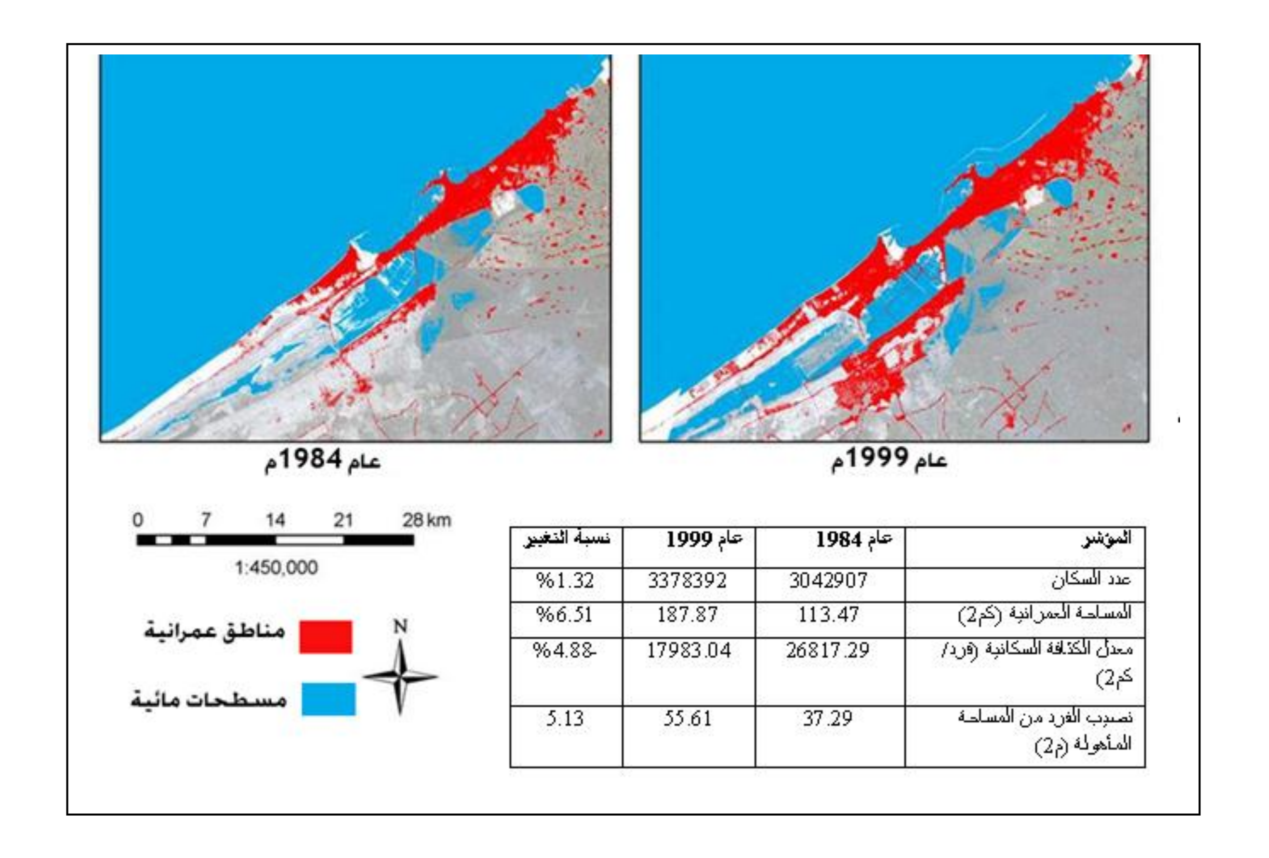
1.1.2.5 النمو العمراني للمدينة

الأشكال التالية توضح الإمتداد العمراني للمدينة خلال القرن التاسع عشر والقرن العشرين، حيث يتضح من الشكل رقم (5.23) أن الإمتداد العمراني في المدينة يتجه نحو الساحل، ومن المتوقع

أن يستمر الإمتداد العمراني حتى يشمل منطقة العامرية في الأجزاء الجنوبية الغربية من المدينة، إضافة إلى المنطقة الجنوبية الشرقية، وهذا يهدد المناطق الزراعية التي بدأت بالفعل تعاني من الزحف العمراني. (Azaz, 2008)



الشكل رقم (5.23) يوضح الإمتداد العمراني لمدينة الاسكندرية خلال القرن التاسع عشر والقرن العشرين المصدر: (Azaz, 2008)



المؤشر	عام 1984	عام 1999	نسبة التغير
عدد السكان	3042907	3378392	%1.32
المساحة العمرانية (كم2)	113.47	187.87	%6.51
معدل الكثافة السكانية (فرد/ كم2)	26817.29	17983.04	%4.88-
نصيب الفرد من المساحة المأهولة (م2)	37.29	55.61	5.13

شكل رقم (5.24) يوضح التطور النمو العمراني لمدينة الإسكندرية في الفترة ما بين 1984م- 1999م مع التغييرات التي حدثت في بعض المؤشرات ذات العلاقة
المصدر: (Angel & others, 2005)، بتصرف الباحثة

أما بالنسبة لتوجهات التنمية العمرانية فقد تم وضع إستراتيجية تنمية شاملة من خلال إيجاد محاور وأقطاب للنمو (السكاني والعمراني)، وقد ركز مخطط المدينة لعام 2017 (شكل رقم 5.30) على إيجاد محاور وأقطاب للتنمية لإستيعاب الزيادة الكلية المتوقعة بنحو1.3 مليون نسمة كما يلي (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ب، 2010):

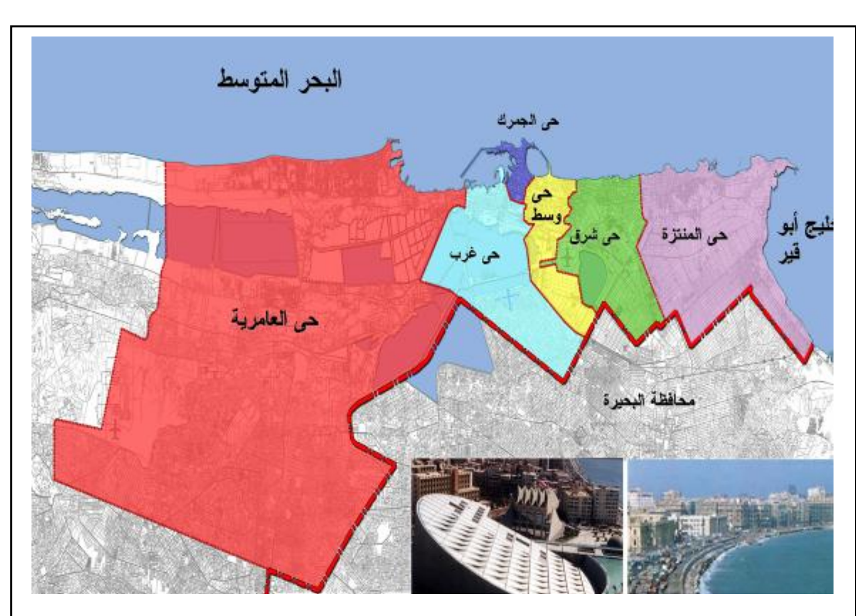
- الفراغات العمرانية بالكتلة الحالية وتستوعب نحو 300 ألف نسمة.
- مدينة برج العرب الجديدة وتستوعب نحو 500 ألف نسمة.
- المناطق المحيطة ببحيرة مريوط وتستوعب نحو 150 ألف نسمة.
- التجمعات المقترحة بجنوب المحافظة وتستوعب نحو 250 ألف نسمة في أقطاب تنموية جديدة على محور وادي النطرون/ العلمين وبعض التجمعات الريفية بأراضي الاستصلاح.

وتقوم فكرة المخطط العام للإسكندرية 2017 على إيجاد منظومة ثلاثية الأقطاب ومثلثة الشكل هي (المرجع السابق):

1. القطب التنموي الأول وتمثله الكتلة العمرانية الحالية في الشرق.
2. القطب التنموي الثاني وتمثله مدينة برج العرب والإمتدادات العمرانية المقترحة في الغرب.
3. القطب التنموي الثالث ويمثله القطب العمراني المقترح في أقصى جنوب المحافظة بمنقار الهدهد.

2.1.2.5 الهيكل العمراني

يتمثل الهيكل العمراني لمحافظة الإسكندرية في وجود مدينتي الإسكندرية وبرج العرب الجديدة، وتعتبر الإسكندرية مدينة من إجمالي 26 مدينة على مستوى الإقليم، وعلى مستوى الجمهورية مدينة واحدة من إجمالي 222 مدينة قائمة، وبالنسبة للفئات الحجمية السكانية لمدينتي المحافظة فمدينة الإسكندرية تعد المدينة المليونية الوحيدة بالمحافظة والإقليم، وهي تُعد ثاني أكبر مدن الجمهورية(المرجع السابق). وتنقسم مدينة الإسكندرية إلى ستة أحياء : (حى المنتزه، حي شرق، حي وسط، حي الجمرك، حي غرب، حي العامرية) كما هو موضح بالشكل رقم (5.25)



شكل رقم (5.25) يوضح التقسيم الإداري لمدينة الإسكندرية

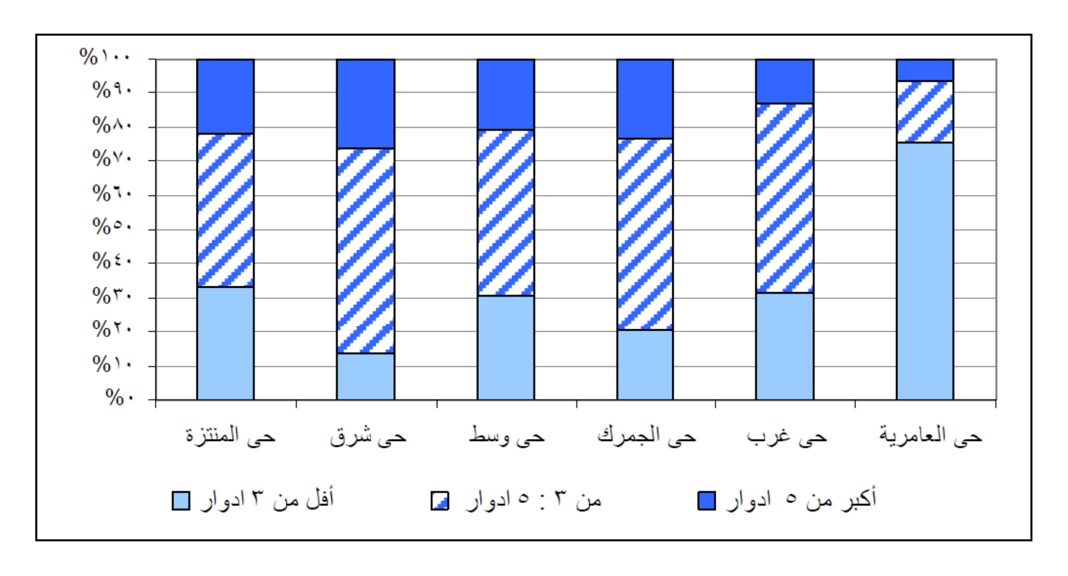
المصدر: (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ب، 2010)

وتتكون مدينة الإسكندرية من أربعة مناطق عمرانية أساسية (المرجع السابق):

1. **منطقة شرق المدينة:** تمتد من قلب المدينة من حدائق الشلالات شرقاً إلى المنتزه والمعمورة وأبو قير غرباً، تتسم هذه المنطقة بالطابع السكني، كما توجد بها بعض المناطق الصناعية ، وتتسم أيضاً بالطابع السياحي لما تمتاز به شواطئها من جاذبية للمصطافين.
2. **منطقة غرب المدينة:** تشمل الساحل الشمالي الغربي وتحتوي على مناطق سكنية فى المكس والدخيلة والعجمي، وتوجد بالمنطقة عدد من الفيلات المميزة ، كما توجد بها بعض المناطق الأثرية، وتتميز هذه المنطقة بوجود الميناء الغربي.
3. **منطقة وسط المدينة:** وتضم هذه المنطقة الإسكندرية القديمة وبها مساحات سكنية قديمة، كما تحتوى على بعض العمارات الحديثة، وفى هذه المنطقة توجد المكتبة العامة ومتحف الفنون ومباني جامعة الإسكندرية، ومن أهم معالمها منطقتي عمود السواري ودور السينما، كما أن هذا الجزء له قيمة سياحية بارزة نتيجة وجود الميناء الشرقي.
4. **إقليم المدينة:** يحيط بالمدينة المناطق الزراعية فى الجنوب بالإضافة إلى مناطق الإستصلاح فى الجنوب الغربي، هذا بالإضافة إلى مناطق إستزراع الصحراء غرب العامرية.

❖ حالة المباني

الإرتفاعات السائدة بالمدينة غالباً أقل من3 أدوار حيث تبلغ نسبتها 47.5% من إجمالي المباني في المدينة والتي يبلغ عددها 310348، وتبلغ النسبة فى حي العامرية 67% كأعلى نسبة، وفى حي شرق 11.01% كأقل نسبة بين الأحياء كما هو موضح في شكل رقم (5.26). (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010)



الشكل (5.26) يوضح نسب إرتفاعات المباني السكنية في أحياء مدينة الإسكندرية

المصدر: (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010)

يتبين أن الأحياء القديمة تعانى من التدهور العمراني خاصة فى حي الجمرك وحي غرب، وترتبط حالة المبانى بعمر المباني ويتدرج توطنها كلما إتجهنا شرقاً وغرباً حيث تقل في حي وسط ثم حي شرق ثم حي المنتزه فى إتجاه شرق المدينة وحى العامرية جهة الغرب (المرجع السابق).

3.1.2.5 شبكة الطرق والمواصلات

النموذج التخطيطي للطرق الرئيسية هو الشبكة الطولية والعرضية (التخطيط الشامل للإسكندرية 2005)، والطرق الرئيسية الطولية الموازية لشاطئ البحر لها الأولوية بالنسبة لدورها كمحاور للحركة، ثم تليها الطرق العرضية المتعامدة عليها، وتليها الطرق الثانوية، وأخيراً الطرق المحلية، وفيما يلي سيتم تحليل شبكة الطرق والمواصلات في المدينة على المستويين الإقليمي والمحلي (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010):

أولاً: المستوى الإقليمي

ترتبط مدينة الإسكندرية بباقي المحافظات الأخرى بشبكة طرق إقليمية (طريق القاهرة - الإسكندرية الزراعى، طريق القاهرة -الإسكندرية الصحراوى، طريق الإسكندرية– مطروح، طريق الإسكندرية – إدكو – رشيد، الطريق الدولي الساحلي).

الموانئ: ميناء الإسكندرية، الدخيلة، العلمين وميناء اليخوت بمركز مارينا العلمين.

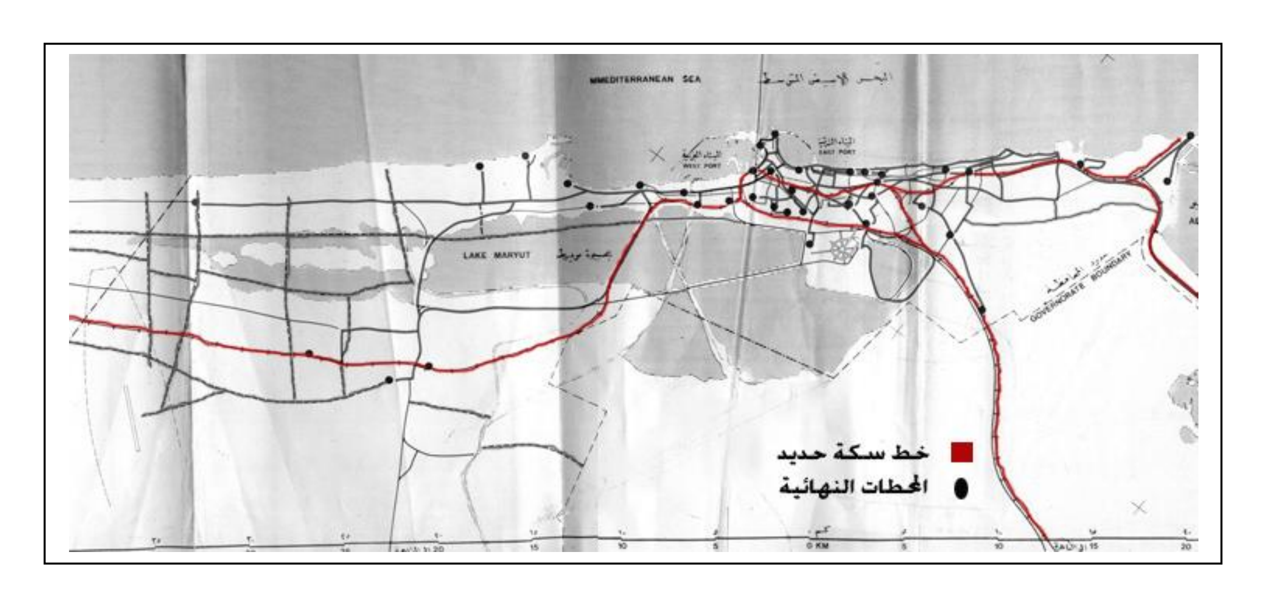
المطارات: مطار برج العرب ومطار العلمين.

ثانياً: شبكة الطرق الداخلية

تأخذ شبكة الطرق الحضرية داخل مدينة الإسكندرية الشكل الشريطي، وتتكون من مجموعة من الطرق الطولية والعرضية، ويخدم المدينة شريانان طوليان رئيسيان (شرق/غرب) هما طريق الكورنيش وطريق الحرية، ويخدم غرب المدينة شريان واحد فقط وهو شارع المكس، ويربط شرق المدينة بغربها شارع الباب الأخضر وشارع السبع بنات وكلاهما إتجاه واحد يتحرك ترام المدينة فى منتصفيهما فى الإتجاهين، ولا يوجد إلا طريق عرضي رئيسي واحد يمر بكامل عرض المنطقة الحضرية وهو طريق قناة السويس، علاوة على بعض المحاور الفرعية الأخرى خارج المنطقة الحضرية، ويحيط بالمدينة محور رئيسي هو الطريق الدولي الساحلي. ويوضح الشكل رقم (5.27) شبكة الطرق والمواصلات في المدينة.

أهم المسببات لمشاكل النقل والمواصلات في المدينة (التخطيط الشامل للإسكندرية 2005):

- إنحصار المنطقة الحضرية على هيئة شريط ساحلي طويل ينحصر بين البحر وبحيرة مريوط.
- وجود تضارب في بعض إستعمالات الأراضي نتيجة النمو العشوائي للمدينة خاصة في منطقة الغرب.
- صغر المساحة المخصصة للطرق بالنسبة لمساحة المنطقة الحضرية.
- الكثافات السكانية العالية في المناطق السكنية.
- عدم وجود التدريج المناسب في نوعيات وإستعمالات الطرق المختلفة بالشبكة.



الشكل رقم (5.27) يوضح شبكة الطرق والمواصلات في المدينة.

المصدر: (التخطيط الشامل للإسكندرية 2005)، بتصرف الباحثة

2.2.5 الواقع الإقتصادي والإجتماعي والبيئي في المدينة

1.2.2.5 الوضع الإقتصادي

تتفاوت النسب المئوية لقوة العمل فى الأنشطة المختلفة كما هو موضح بالجدول (5.3)، ويستحوذ نشاط التجارة والصناعة على النسبة الأكبر من العمالة على مستوى المدينة. (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010)

جدول رقم (5.3) يوضح توزيع القوى العاملة على الأنشطة المختلفة في مدينة الإسكندرية، المصدر: (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010)

النشاط	نسبة العاملين في النشاط
الزراعة	%6.1
الصناعة	%30.9
التجارة	%32.7
الخدمات	%29.6
أنشطة أخرى	%0.8

❖ **القاعدة الإقتصادية**

أولاً: الزراعة

تعتبر مدينة الإسكندرية من المدن التي تتميز بوجود نشاط زراعي مميز رغم أنها إحدى المدن الحضرية، وتتركز المناطق الزراعية في الإسكندرية بمناطق : المعمورة، خورشيد، برج العرب والعامرية (المرجع السابق).

ثانياً: الثروة السمكية

الموقع المميز للإسكندرية وكثرة الموانيء وإمتداد الساحل جعلها من أشهر المدن في نشاط الصيد، حيث تمتاز مياه الإسكندرية بثرائها بالأسماك، فالعديد من أنواع الأسماك الغضروفية والأسماك العظمية توجد على طول سواحل الإسكندرية (المرجع السابق).

ثالثاً: النشاط الصناعي

للنشاط الصناعي أهمية كبيرة فى المنطقة حيث أصبحت الصناعة هي الحرفة الرئيسية والأساسية والتي تستحوذ على أكبر نسبة من العاملين، وربما يرجع ذلك لقدم النشاط الصناعى في الإسكندرية فضلاً عن وجود مينائي الإسكندرية والدخيلة (المرجع السابق). وتشتمل المدينة على حوالي 4417 منشأة صناعية، وتشكل الصناعات في المدينة حوالي 40% من إجمالي الصناعات في البلاد، وتشتهر المدينة بصناعة النسيج والملابس في المرتبة الأولى، ثم يليها الصناعات الغذائية بالإضافة إلى البتروكيماويات (GOPP, 2007). وتوجد قاعدة صناعية مهمة

بالمدينة تتمثل في بعض الصناعات الموزعة في مناطق متفرقة من المدينة كما يلي (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010):

منطقة محرم بك : وهى أكبر وأقدم المناطق الصناعية بالمدينة، وتمتاز بصناعة الصابون والزيوت وإعادة إستخدام الورق والكبريت والنشا.

منطقة القبارى الصناعية: وتتركز بها مصانع الأقطان.

منطقة غرب الإسكندرية (حي العامرية): وتشتمل على صناعات معدنية وصناعة منسوجات وصناعات بتروكيماوية وأدوية وبترول وأسمنت ومحاجر وصناعات غذائية وأدوات منزلية.

منطقة كرموز الصناعية: وتتركز بها صناعة الزيوت.

2.2.2.5 الوضع الإجتماعي وتوزيع السكان

يبلغ حجم سكان مدينة الإسكندرية حوالي 4 مليون و 199 ألف نسمة كما هو موضح بالجدول رقم (5.4)، وتعتبر هي المدينة الثانية من حيث عدد السكان على مستوى الجمهورية (المرجع السابق).

وحوالي 59% من إجمالي السكان هم دون سن الخامسة والعشرين، كما أن المجتمع الإسكندري هو مجتمع متوازن حيث يمثل الذكور فيه حوالي 51% فقط من السكان بمقابل 49% إناث. (GOPP, 2007).

يتناسب متوسط حجم الأسرة في أغلب الأحياء مع متوسط حجم الأسرة على مستوى المحافظة (4.2 فرد/أسرة)، ويتقارب من المستوى المستهدف على مستوى الجمهورية (4 فرد/ أسرة) (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، 2007)، وتبلغ نسبة الزيادة في المدينة حوالي 7.9% كل خمس سنوات، ومن المتوقع أن يصل عدد السكان إلى 4,561 مليون نسمة في العام 2016 وحوالي 4,944 في العام 2021 (المرجع السابق)، ويوضح الجدول رقم (5.4) التعداد السكاني للمدينة للعام 2006 والمتوقع حتى عام 2021 مقارنة بالتعداد في جمهورية مصر العربية.

جدول رقم (5.4) يوضح تعداد السكان في مدينة الإسكندرية عام 2006 والمتوقع حتى عام 2021، المصدر: (GOPP, 2007)

التعداد	2006	2011	2016	2021
مدينة الإسكندرية	3,864	4,199	4,561	4,944
مصر	70,473	76,972	83,327	89,381

إن معدل النمو السكاني وإرتفاع نسبة الشباب دون سن الخامسة والعشرين يشير إلى إرتفاع أعداد الداخلين الجدد إلى سوق العمل، وهو ما يجعل مهمة تحسين مستوى المعيشة ذات أولوية. (المرجع السابق)

❖ الإسكان

قطاع الإسكان في مدينة الإسكندرية يتكون من مجموعة متنوعة من المباني من الناحية المادية والقانونية نتيجة الظروف الإقتصادية والإجتماعية (المرجع السابق)، والجدول رقم (5.5) يوضح النماذج المختلفة للإسكان في المدينة. وتشير الإحصائيات المتوقعة للسنوات القادمة إلى الحاجة لتوفير 10000 وحدة سكنية سنوياً لإستيعاب الزيادة السكنية المتوقعة (المرجع السابق).

الجدول رقم (5.5) يوضح النماذج المختلفة للإسكان في المدينة

المصدر: (GOPP, 2007)

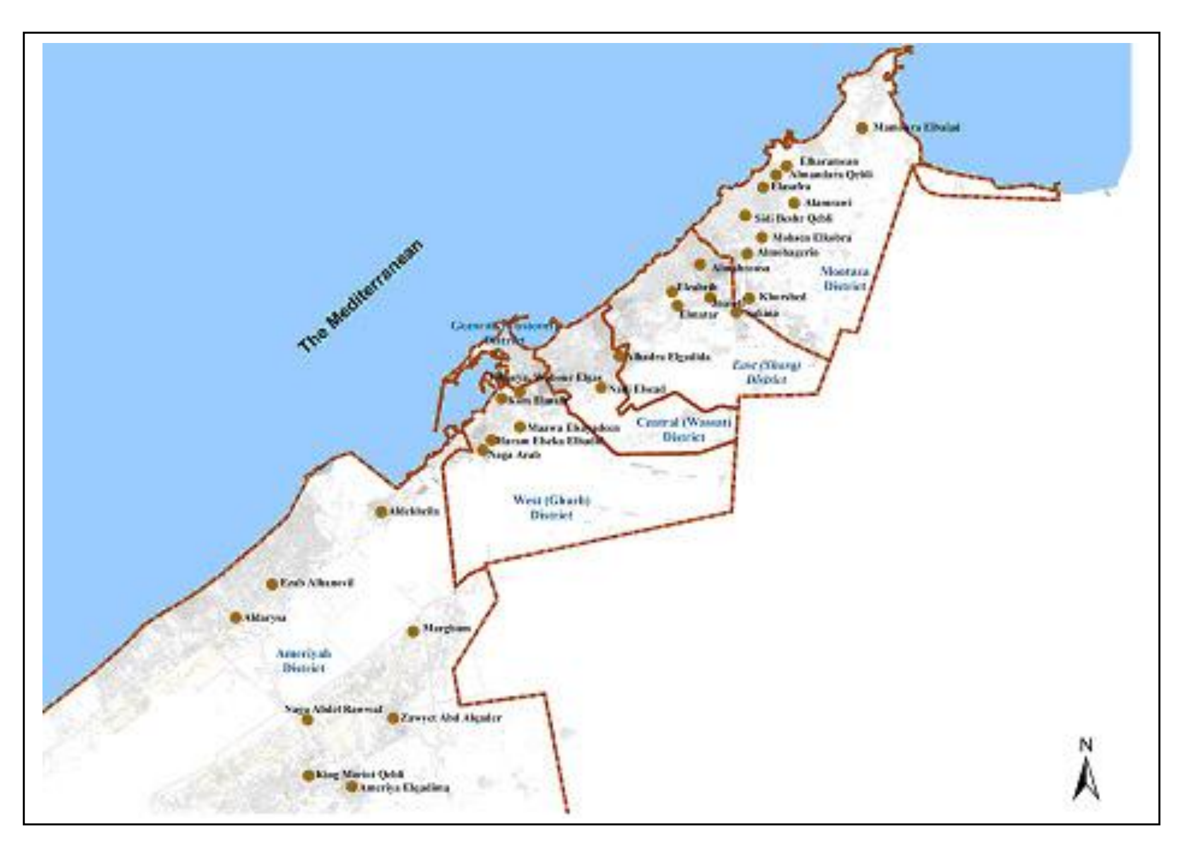
نوع الإسكان	النسبة	عدد الوحدات السكنية	التعداد السكاني	متوسط حجم الأسرة
الإسكان الرسمي	%77	1,196,870	2,658,432 (69%)	3,2
الإسكان غير الرسمي				
الإسكان العشوائي			1,205,568 (31%)	
مناطق شاغرة	%33	591,639		
الإجمالي	%100	1,788,509	3,864,000	

❖ التجمعات العشوائية

تشتمل المدينة على حوالي 29 تجمع سكني عشوائي يقطنه حوالي 1.36 مليون نسمة، أي حوالي ثلث سكان المحافظة والذين يشكلون 40% من إجمالي سكان المدينة، الشكل رقم (5.28) يوضح توزيع التجمعات العشوائية في المدينة حيث تعتبر الحالة المعيشية والإجتماعية والبيئية في هذه التجمعات رديئة جداً، ويمكن تلخيص الوضع القائم فيها بما يلي(المرجع السابق):

- مستوى بطالة عالي يترواح ما بين 15-20%.
- سوء البنية التحتية (مياه الشرب، الصرف الصحي، الطرق، ....الخ)

- نقص الخدمات العامة والمرافق وخاصة في مجال الصحة والتعليم.
- تدهور حالة المباني في بعض المناطق وخاصة في العامرية.



الشكل رقم (5.28) يوضح مواقع التجمعات العشوائية في مدينة الإسكندرية

المصدر: (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010)

3.2.2.5 الوضع البيئي

أولاً: التغيرات المناخية

تعتبر تأثيرات التغيرات المناخية وإحتمال إرتفاع سطح البحر من المحددات الرئيسية التى يجب أخذها فى الإعتبار، وقد تم دراسة مدى تأثر مدينة الإسكندرية وبخاصة المناطق المنخفضة منها بإرتفاع سطح البحر المتوقع خلال الخمسين سنة القادمة. وقد أوضحت النتائج إمكانيات غرق بعض المناطق وإرتفاع المياة الجوفية في بعض المناطق الأخرى مما يسبب خسارة مادية تقدر بالمليارات من الدولارات بالإضافة إلى فقدان ما يقارب 200000 فرصة عمل بالإضافة إلى التدهور الصحي والسياحي للمنطقة. كما تعتبر ظاهرة النحر بالشواطئ الترفيهية وتحديدًا عند مناطق (العصافرة والمندرة) من الظواهر المستجدة بعد تطوير كورنيش الإسكندرية حيث تعكس هذه الظاهرة إنعدام التوازن البيئى فى خط المواجهة بين البحر واليابسة فى مدينة الإسكندرية (المرجع السابق).

ثانياً: الصرف الصحي

يوجد بمحافظة الإسكندرية شاملة مدينة برج العرب أربعة وسبعون محطة للصرف الصحي حيث توجد تسعة عشر محطة بحي شرق، وثمانية عشر بحي المنتزه، وأثنتا عشر بحي العامرية، وعشر

محطات بحي وسط، وتسعة محطات بحي غرب، وستة بالجمرك (المرجع السابق).

ثالثاُ: بحيرة مريوط

هي من البحيرات المالحة الضحلة في شمال مصر جنوب مدينة الإسكندرية، ويبلغ منسوب مستوى الماء فيها نحو ثلاثة أمتار تحت مستوى البحر، ولقد أُستخدمت بحيرة مريوط كمصب لمياه صرف المناطق الزراعية المتاخمة لها، وخلال الخمسين عاماً الأخيرة أُقتطعت مساحات كبيرة من البحيرة سواء للإصلاح الزراعي أو للمشروعات العمرانية الأخرى، وقد كان تحويل العديد من المصارف الزراعية على البحيرة هو البداية الفعلية للتلوث، بل وإمتدت يد العشوائية إليها بالردم لمسطحات كبيرة منها.(وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ب، 2010).

وقد تغيرت بحيرة مريوط من كونها المورد الأكثر إنتاجية للأسماك من بين أربعة بحيرات، حيث أصبحت إنتاجيتها أقل خلال العقدين الماضيين، فقد خفضت بعض الأضرار البيئية التي حلت بها والناتجة عن تصريف مياه الصرف الصحي والكيماويات من قيمتها كمنطقة تنوع حيوي، كما قللت من إمكاناتها في مجال الترفيه والسياحة وصيد الأسماك وتربية الأحياء المائية، فضلاً عن أن هذا إنعكس وأثر بشدة في مستوى الدخل والمعيشة للصيادين. ومن أهم المشاكل البيئية المتعلقة بملاحة مريوط وجود صناعة الأسمنت في موقع مجاور مما يؤدي إلى تساقط أتربة الأسمنت فوقها وتكوّن طبقة صلبة سميكة من هذه الأتربة على سطحها تعوق عملية تكرير الملح وترفع من تكاليف إنتاجه، بالإضافة إلى تأثرها بالإنبعاثات الصادرة عن شركة مصر للكيماويات المحتوية على كميات من السناج والقطران مما يؤدي إلى تلوث ملح الطعام ويرفع كذلك من تكاليف الإنتاج (GOPP, 2007)

وفيما يلي نستعرض الأضرار الناجمة عن تدهور الظروف البيئية بالبحيرة (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ب، 2010):

- تناقص الثروة السمكية كماً ونوعاً بالبحيرة بدرجة كبيرة بسبب إستنزاف مساحات متزايدة من مسطحها وتدني نوعية المياه فيها بسبب التلوث الكيميائي والبيولوجي مما يؤدي إلى فقدان مورد غذائي مهم.
- تدني المستوى المعيشي لصيادي البحيرة وأسرهم كنتيجة للإنخفاض في الإنتاج السمكي، وتشير بعض التقديرات إلى أن إجمالي عدد الأفراد المتعايشين على بحيرة مريوط يبلغ نحو 75 ألف مواطن منهم حوالي 5000 صياد يمثلون بأسرهم 25000 نسمة (بينما يعمل حوالي 10000 مواطن في إنشاء مراكب الصيد وتجارة أدوات الصيد والثلج والنقل وتجارة الأسماك ويمثلون بأسرهم حوالي 50000 نسمة).
- إهدار فرص التنمية لموقع ساحلي متميز بيئياً؛ حيث تشغل الأراضي المحيطة بالبحيرة حالياً إستخدامات غير مستدامة كالسكن غير الرسمي أو الصناعات الملوثة أو مناطق مهجورة تشغلها المخلفات.
- التأثير على التوازن البيئي في المنطقة، حيث يؤدي التعدي على الجسم المائي للبحيرة إلى التأثير على منسوب المياه الجوفية وعلى المناخ المحلي والتنوع الحيوي بالمنطقة.

3.2.5 إستعمالات الأراضي وعلاقتها بساحل البحر

1.3.2.5 إستعمالات الأراضي في المدينة

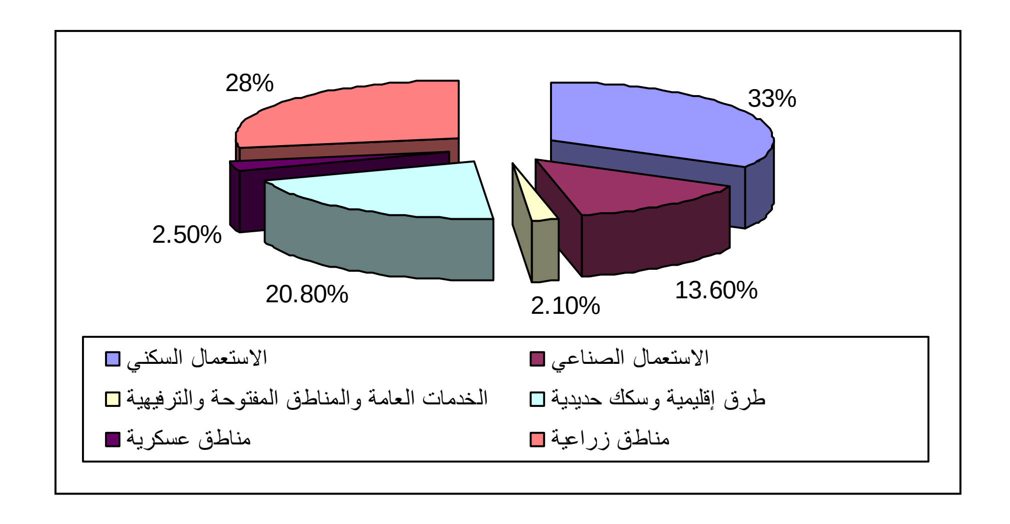
تبلغ مساحة المدينة 2299,97 كم2 منها حوالي 1655,97 كم2 هي مناطق عمرانية مأهولة وهي تمثل نسبة 72% تقريباً من مساحة المدينة (GOPP, 2007) ، وتبلغ الكثافة السكنية بالنسبة للمساحة الكلية للمدينة حوالي1739 فرد/كم2 بينما تبلغ الكثافة بالنسبة للمناطق العمرانية 2387 فرد/كم2 (المرجع السابق)، والجدول رقم (5.6) يوضح الإستعمالات المختلفة للأراضي في المدينة.

حيث تحتل الأراضي الزراعية حوالي 28% من مساحة المدينة، وتقع أكبر مساحات الإستعمالات الزراعية بحي العامرية، فهي تحتل نسبة 93.34% من إجمالي مساحة الحي، يليه حي شرق بنسبة 71.38%، وتقل المساحات الزراعية في حي المنتزه حيث تبلغ بنسبة 37.60% من المساحة، بينما تنعدم في باقي أحياء المحافظة (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ب، 2010)، والشكل رقم (5.29) يوضح النسبة المخصصة لكل إستعمال من إستعمالات الأراضي في المدينة، أما الشكل رقم (5.30) فيوضح توزيع هذه الإستعمالات على مخطط المدينة.

جدول رقم (5.6) يوضح إستعمالات الأراضي في مدينة الإسكندرية

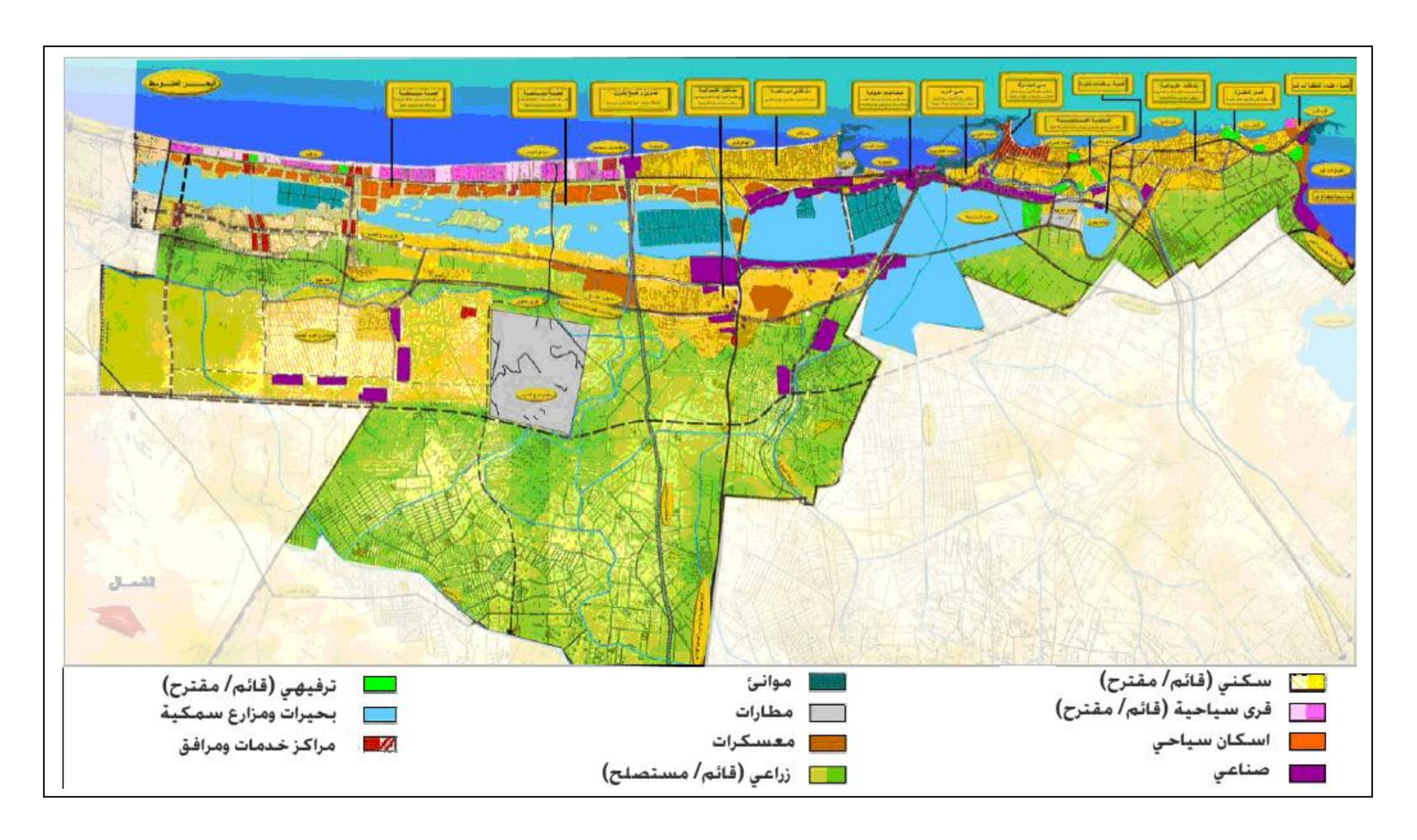
المصدر: (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية أ، 2010)

نوع الإستعمال	نسبة المساحة بالنسبة لمساحة المدينة
الإستعمال السكني	%33
الإستعمال الصناعي	%13.6
الخدمات العامة والمناطق المفتوحة والترفيهية	%2.1
طرق إقليمية وسكك حديدية	%20.8
مناطق عسكرية	%2.5
مناطق زراعية	%28
الإجمالي	%100



شكل رقم (5.29) يوضح نسب إستعمالات الأراضي في مدينة الإسكندرية

المصدر: الباحثة



شكل رقم (5.30) يوضح إستعمالات الأراضي في مدينة الإسكندرية

المصدر: (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ب، 2010)، بتصرف الباحثة

2.3.2.5 الموانئ

تعتبر الموانئ البحرية من أهم مقومات التجارة في المدينة، حيث يمر خلال موانئ الإسكندرية 80% من تجارة القطر البحرية (التخطيط الشامل للإسكندرية 2005)، وتنقسم الموانئ إلى (GOPP, 2007):

1. الميناء الغربي: وهو الميناء التجاري وبه محطة الركاب التي تتم فيها جميع إجراءات السفر للمسافرين والسائحين، كما أنه يضم جميع الإدارات والهيئات ذات الصلة بأعمال الميناء كالتنسيق الجمركي والحجر الصحي ومكاتب السياحة وغيرها.
2. الميناء الشرقي: ويستخدم في الرياضات المائية وبه أندية الصيد واليخوت والشراع.

ويقوم مينائي الإسكندرية بما يحويان من أرصفة للبضائع العامة وأرصفة للحاويات بخدمة محافظة الإسكندرية ومطروح وغرب البحيرة بصورة أساسية مما يساعد على توفير خدمة حركة النقل بصورة مباشرة بالإقليم، كما يخدم باقي الأقاليم والمحافظات الأخرى بإعتبار ميناء الإسكندرية الغربي الميناء الأول والأقدم على مستوى الجمهورية، إذ يساهم الميناء فى ربط مصر بأوروبا ومختلف دول العالم تجارياً وسياحياً، وتبلغ المساحة الكلية للميناء الغربي8.40 كم2 منها 6.80 كم2 مساحة مائية و1.60 كم2 مساحة أرضية، بينما تبلغ المساحة الكلية للميناء الشرقي 6.24 كم2 منها2.74 كم2 مساحة مائية و3.50 كم2 مساحة أرضية. (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية ب، 2010).

3.3.2.5 المناطق السياحية

تتميز مدينة الإسكندرية بالإمكانات السياحية المتعددة والتي تتراوح ما بين الترفيهية والثقافية والدينية والعلاجية...الخ، إلا أن هذه المقومات السياحية ذات الميزة النسبية والتنافسية لم تُستغل بعد بالدرجة التي تتناسب مع مكانة المدينة كمقصد سياحي محلي ودولي (لطيف وآخرون، 2007).

مقومات الجذب السياحي في المدينة (المرجع السابق):

- الموقع الجغرافي: حيث تحتل المدينة موقع جغرافي فريد على شاطئ البحر الأبيض المتوسط، لذلك إكتسبت المدينة شهرتها كمصيف يقصده المصطافون المحليون والدوليون.
- الحدائق والمتنزهات القومية.

- الآثار القديمة والمزارات التاريخية.

المشكلات التي تواجه قطاع السياحة في المدينة (المرجع السابق):

- الإزدحام المروري.
- التلوث البيئي الناتج عن المركبات.
- تعدي العمران على بعض الأماكن الأثرية مما يعيق رؤيتها عن بعد.
- تلوث الشواطئ وتعدي العمران عليها في بعض المناطق وخاصة في منطقة العجمي.

4.3.2.5 علاقة إستعمالات الأراضي في المدينة بساحل البحر

لقد رُوعي في الطرق الرئيسية العرضية والمتعامدة على البحر أن تكون مخترقة للمدينة بشكل كامل كلما أمكن ذلك وأن ترتبط بها أكبر عدد من الطرق الطولية، وقد رُوعي أيضاً أن ترتبط الطرق الرئيسية بالطرق الدائرية الخارجية للمدينة من الجنوب وطريق الكورنيش من الشمال (التخطيط الشامل للإسكندرية 2005).

كما رُوعي في إستراتيجية تخطيط الطرق أن تكون خدمتها متكافئة على مناطق الإستعمالات المختلفة بالمدينة، فقد تم ربط الشواطئ بالمناطق السياحية والمناطق السكنية وكذلك ربط المناطق السكنية بمراكز العمل والصناعة وربط منطقة الميناء بمداخل المدينة ومناطق التخزين والمناطق الحرة والميناء النهري على القناة الملاحية (المرجع السابق).

3.5 تحليل الوضع القائم للمدينتين بإستخدام نموذج التحليل SWOT ومقارنتها بمنطقة الدراسة (مدينة غزة)

1.3.5 تحليل الوضع القائم في مدينة تل الربيع/ يافا ومدينة الإسكندرية

نموذج SWOT	مدينة تل الربيع	مدينة الإسكندرية
مواطن القوة	1. موقع إستراتيجي على ساحل البحر المتوسط. 2. تعتبر مركز إقليمي إداري وثقافي وإقتصادي للبلاد. 3. مناخ معتدل ووجود تنوع بيئي. 4. مقومات سياحية وعوامل جذب سياحي. 5. وجود ميناءين تجاريين: ميناء تل أبيب وميناء يافا القديم. 6. وجود مطارين جويين. 7. توفر المساحات الخضراء والمناطق المفتوحة بكثرة. 8. توفر البيئة المناسبة للتجارة والصناعة. 9. إستخدام نظام النقل المستدام.	1. موقع إستراتيجي على ساحل البحر المتوسط. 2. مناخ معتدل ووجود تنوع بيئي (أراضي ساحلية / زراعية / صحراوية) 3. مقومات سياحية وعوامل جذب سياحي. 4. وجود ميناءين تجاريين: ميناء الإسكندرية وميناء الدخيلة ومناخ تجاري مناسب. 5. وجود مطارين جويين. 6. وجود العديد من المصانع والتي تستوعب حوالي 23% من مجموع القوى العاملة. (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، 2007) 7. توافر الأراضي اللازمة للإمتداد العمراني وخاصة جهة الغرب والجنوب الغربي ووجود مساحات من الأراضي غير المأهولة تقدر بنحو 27% من مساحة المحافظة .(المرجع السابق) 8. تحسن وضع البيئة خصوصاً حول المناطق المعرضة للتلوث وحول المناطق الصناعية و تناقص معدلات التلوث في المناطق السكنية. 9. زيادة معدل المساحات الخضراء ومضاعفتها خلال العشر سنوات الأخيرة.
مواطن الضعف	1. تعاني مدينة تل الربيع/ يافا من الإستخدام المختلط، كما أنه توجد أراضي غير مستغلة بالشكل الصحيح من حيث الوظيفة. 2. وجود مشكلة في إتصال المنطقة السياحية وشاطئ البحر بباقي المناطق في المدينة.	1. تداخل وتعارض إستعمالات الأراضي السكنية والخدمية مع الأنشطة الصناعية. 2. عدم تناسب توزيع نسب أحجام السكان مع مساحات الأحياء والمراكز بالمحافظة بالإضافة إلى إرتفاع الكثافة السكانية ببعض المناطق. 3. الإزدحام المروري الشديد في المدينة وضعف شبكة المرور وخاصة عند مداخل

	3. ضعف البنية التحتية في منطقة ميناء يافا وإستخدامه كمرسى للسفن فقط. 4. تجاوز معدل الضجيج في المدينة الحد المسموح به وهو ناتج بالدرجة الأولى عن المطارات والمصانع. 5. إختلاط المناطق السكنية بالإستخدام الصناعي جنوب المدينة مما يسبب مشاكل بيئية خطيرة.	المدينة. 4. وجود مشكلة في إتصال المنطقة الصناعية بشبكة الطرق والمواصلات 5. ضعف البنية التحتية في منطقة الميناء. 6. عدم إستغلال القطاع السياحي بالشكل المناسب.
الفرص	1. وجود فرص لتطوير القطاعات الصناعية والتجارية والسياحية في المدينة. 2. إمكانية تطوير وإعادة تأهيل ميناء يافا. 3. عملية التجديد الحضري للإستفادة من القيمة الحضارية والتاريخية للمباني ولتدعيم إستخدامات الأراضي التي تخدم التراث، والذي بدوره يدعم التنمية الحضرية.	1. وجود فرص لتطوير القطاعات الصناعية والتجارية والسياحية في المدينة. 2. إمكانية تطوير وإعادة تأهيل منطقة بحيرة مريوط. 3. وجود فرص متنوعة للإستثمار وخاصة في وجود الطلب على العقارات والوحدات السكنية بالإضافة إلى سهولة الإتصال مع الأسواق الأوروبية والعربية. 4. توفر المواد الخام وإنخفاض تكلفتها.
التهديدات	1. تزايد معدلات التلوث في عناصر البيئة: التربة، الماء، الهواء والذي ينتج بالدرجة الأولى عن المصانع. 2. إستمرار هجرة العمال الأجانب واليهود من دول أخرى إلى المدينة مما يتطلب توفير وحدات سكنية إضافية.	1. النمو العمراني المطرد وغير المتوقع يهدد طابع المدينة الفريد وشخصيتها التاريخية المتميزة. 2. هناك تحديات تواجه تحسين الظروف المعيشية حيث أن هناك حوالي 40% من السكان يعيشون في تجمعات عشوائية تفتقر إلى البنية التحتية والمرافق ويعانون من مستوى دخل منخفض. 3. عدم إستخدام التكنولوجيا الحديثة في المجالات الصناعية. 4. ظروف إقتصادية غير مستقرة ومستوى دخل منخفض.

2.3.5 تحليل الوضع القائم لمدينة غزة

نموذج SWOT	مدينة غزة
مواطن القوة	1. موقع إستراتيجي على ساحل البحر المتوسط. 2. مناخ معتدل. 3. مقومات سياحية وعوامل جذب سياحي. 4. وجود ميناء 5. تعتبر مركز إداري تجاري إقليمي للقطاع بأكمله.
مواطن الضعف	1. إختلاط إستعمالات الأراضي وإرتفاع نسبة الإستعمال السكني مقارنة بالحالتين الدراسيتين ومقارنة بالمقاييس العالمية. 2. عدم تناسب توزيع نسب أحجام السكان مع مساحات الأحياء بالإضافة إلى إرتفاع الكثافة السكانية ببعض المناطق. 3. وجود تجمع عشوائي في منطقة ساحلية سياحية (منطقة معسكر الشاطئ). 4. تقاطعات الطرق الإقليمية بالطرق المحلية. 5. عدم إتباع الهرمية والتدرج في تخطيط الطرق والمواصلات وأيضاً في توزيع الخدمات والمرافق. 6. الإكتظاظ المروري وخاصة في منطقة مركز المدينة. 7. مركزية الخدمات. 8. عدم إستغلال القطاع السياحي بالشكل المناسب. 9. الزحف العمراني المزايد وعدم توافر الأراضي اللازمة للإمتداد العمراني. 10. تزايد معدلات تلوث البيئة (الماء، الهواء، التربة). 11. ضعف البنية التحتية بشكل عام (الصرف الصحي، الكهرباء،...الخ) 12. عدم كفاية الخدمات والمرافق. 13. قلة المساحات الخضراء والمناطق المفتوحة.

14. إستنزاف الخزان الجوفي. 15. لا يوجد نظام فعال لتجميع مياه الأمطار وإعادة إستخدامها ولا توجد محطات معالجة لمياه الصرف الصحي. 16. وجود مكب النفايات في موقع غير مناسب. 17. عدم تفعيل نظام النقل المستدام.	
1. وجود فرصة تطوير وتأهيل المنطقة الصناعية في المدينة. 2. وجود فرص لتطوير القطاعات السياحية في المدينة. 3. إمكانية تطوير منطقة مركز المدينة كمعلم حضاري مميز. 4. إمكانية تطوير وإعادة تأهيل منطقة معسكر الشاطئ.	**الفرص**
1. النمو العمراني المطرد وغير المتوقع يهدد ما تبقى من أراضي زراعية جنوب وشرق المدينة. 2. ظروف إقتصادية غير مستقرة ومستوى دخل منخفض. 3. إرتفاع مستوى البطالة. 4. الزحف العمراني الذي أصبح يهدد شاطئ البحر والذي يعتبر المتنفس الوحيد للمدينة مع قلة المناطق الخضراء والمفتوحة. 5. إنعدام التنوع الحيوي بسبب قلة المناطق الطبيعية وإمتداد العمران. 6. الإعتماد بالكامل على الخارج في الحصول على الطاقة.	**التهديدات**

4.5 مقارنة بين المؤشرات العمرانية في منطقة الدراسة (مدينة غزة) وفي مدينتي تل الربيع/ يافا والإسكندرية:

مدينة تل الربيع/ يافا		**مدينة الإسكندرية**	**مدينة غزة**
نسب إستعمالات الأراضي			
الإستعمال السكني	%31	%33	%53.3
الإستعمال الزراعي	%2	%28	%22.8
الإستعمال الصناعي	%7	%13.6	%4.76
المناطق الخضراء والمفتوحة	%20	%2.1	%0.6
طرق ومواصلات	%25	%20.8	%11.73
الأنظمة والقوانين المتبعة			
يتم تحديد جميع الشروط التنظيمية من خلال المخططات التفصيلية (Planning and Building Law 5725-1965 Excerpts)، ولا توجد أنظمة ثابتة في المدينة (أ.د. راسم خمايسي) حيث يتقدم كل مواطن بما يسمى بمشروع تفصيلي مع ملحق إعمار (مخططات هندسية) ويتم دراسة كل مشروع على حدة، وبالنسبة للإرتداد فهو متعلق بإرتفاع المبنى وكلما زاد إرتفاع المبنى يزداد الإرتداد المطلوب وغالباً في المناطق السكنية يكون الوضع التنظيمي كالتالي (أ.د. راسم خمايسي): – غالباً ما يكون إرتفاع المبنى في المتوسط 4		لقد حددت اللائحة التنفيذية لقانون البناء رقم 119 لسنة 2008 الإشتراطات التنظيمية والتخطيطية التالية: **إشتراطات المساحة والأبعاد للقسيمة السكنية:** – لا تقل مساحة قطعة الأرض عن 150م2. – لا تقل واجهة القسيمة المطلة على طريق عن 10 متر. – لا يزيد طول البلوك السكني عن 250 متر. – أقل عرض طريق تقع عليه قطعة الأرض هو 10 متر.	لقد حدد النظام الخاص بالمشروع الهيكلي لمدينة غزة لعام 1997 الإشتراطات التنظيمية والتخطيطية: **إشتراطات المساحة والأبعاد للقسيمة السكنية:** **في منطقة سكن (أ):** الحد الأدنى لمساحة القسيمة 500 متر مربع، ونسبة الإشغال 50%، أقصى إرتفاع 12 متر، الحد الأقصى لعدد الطوابق أرضي+2، إرتداد أمامي 5م، جانبي4م، خلفي4م. **في منطقة سكن (ب):** الحد الأدنى لمساحة القسيمة 250 متر مربع، نسبة الإشغال 60%، أقصى إرتفاع 20 متر، الحد الأقصى لعدد الطوابق أرضي +4 طوابق، إرتداد

طوابق. - الإرتداد بين أي مبنيين لا يقل عن 3 متر والإرتداد الأمامي لا يقل عن 4-5 متر وذلك في حالة أن يقع المبنى على شارع لا يقل عرضه عن 14 متر. - يطلب من المواطن توفير موقف سيارات خاص بالمبنى. - يجب تخصيص حديقة لكل حي مساحتها لا تقل عن 0.5 ٪ من مساحة حديقة المدينة مع تخصيص ما مساحته 1% للخدمات في هذه الحديقة، وإرتفاع البناء في الحديقة لا يتجاوز طابقين (وليس أكثر من 7 م فوق سطح الأرض)، ولكن إذا إقتنعت لجنة المقاطعة بأن هناك حاجة إلى إضافة طابق آخر عندها تقرر اللجنة اللوائية بناء طابق آخر على ألا يزيد الإرتفاع الكلي عن 10 أمتار. (خطة تنسيق الأحياء المركزية في تل أبيب، 2010)	**الإرتدادات:** - تُحدد الإرتدادات طبقاً لنوع المسكن سواء متصل أو شبه متصل أو منفصل، وتشمل في ذلك إرتدادات أمامية وجانبية وخلفية، ويجوز البناء على الصامت طبقاً لظروف وحالة قطعة الأرض وعلاقتها بالطريق أمامها، وتحدد أبعاد هذه الإرتدادات بما يحقق الحد الأقصى لنسبة التغطية المسموح بها بمنطقة المخطط التفصيلي مراعياً كلاً من طول واجهة قطعة الأرض وعمقها. - في حالة الشوارع القائمة يتم الإرتداد عن حد الملكية بمقدار نصف الفرق بين العرض الحالي للطريق والعرض المقترح عند البناء أو إعادة البناء للقطع المطلة على طرق تقل عن الحدود الدنيا السابق ذكرها. - لا يجوز أن يتعدى أقصى بروز للبلكونات المكشوفة 10% والأبراج 5 % من عرض الطريق، على ألا يتجاوز البروز في الحالتين 1.25 متر، كما يجب أن يُترك 1.50 متر من حدود المباني المجاورة بدون أي بروز للبلكونات المكشوفة أو الأبراج فيها. - لا يصرح ببروز أي (بلكون أو فرنده) على طريق	أمامي 3م، جانبي 2م، خلفي 2م. **في منطقة سكن (ج):** الحد الأدنى لمساحة القسيمة 250 متر مربع، نسبة الإشغال 80%، أقصى إرتفاع 20 متر، الحد الأقصى لعدد الطوابق أرضي +4 طوابق، إرتداد أمامي 2 م، جانبي 1م، خلفي 1م.

	أو شارع عرضه أقل من ستة أمتار أو داخل الحدود الدنيا للمناور والأفنية والإرتدادات. **الإرتفاعات:** - يشترط ألا يزيد الإرتفاع الكلي للبناء عن مرة ونصف عرض الشارع وبحيث لا يزيد الإرتفاع عن 36متر (محمد، 2004). **في حالات التقسيم:** - ألا تقل المساحة الكلية المستقطعة للشوارع عن 20% من المساحة الكلية لقطعة الأرض محل التقسيم وألا تتجاوز ثلث المساحة الكلية لأرض التقسيم.	
	الطرق والمواصلات	
- تكامل مرافق النقل البري والبحري والجوي في المدينة. - المدينة متصلة بطريق إقليمي. - على المستوى المحلي يوجد مشكلة في الطرق المؤدية إلى المنطقة الساحلية وهذا يخلق صعوبة إتصال بين منطقة وسط المدينة والمنطقة الساحلية الغربية.	- تكامل مرافق النقل البرى والنهري والبحري والجوى بالإسكندرية. - المدينة متصلة بشبكة طرق إقليمية. - على المستوى المحلي نلاحظ أن الطرق الرئيسية العرضية والمتعامدة على البحر مخترقة للمدينة بشكل كامل ومرتبط بها عدد من الطرق الطولية، كما ترتبط الطرق الرئيسية بالطرق الدائرية	- وسائل النقل الجوية والبحرية معطلة في المدينة وتقتصر الحركة فقط على وسائل النقل البرية. - المدينة متصلة بشبكة طرق إقليمية ولكن بعضها يخترق الأحياء السكنية. - يوجد إتصال نوعاً ما بين منطقة وسط المدينة وبين المنطقة الساحلية وذلك من خلال شبكة طرق عرضية متعامدة على البحر.

– إنتشار وسائل النقل العام. – تشجيع نظام النقل المستدام بين السكان (المشي، الدراجات الهوائية).	الخارجية للمدينة. – إنتشار وسائل النقل العام.	– لا يوجد تدرج هرمي في شبكة الطرق. – الإعتماد على وسائل النقل الجماعية يكاد يكون معدوماً وبالمقابل تنتشر سيارات الأجرة في المدينة.
الكثافات البنائية		
– كثافة المساكن في الأحياء القديمة منخفضة جداً وتصل إلى 1.4 وحدة/ دونم في المقابل تُعد الكثافة في الأحياء الجديدة عالية تصل إلى 4.3 وحدة/ دونم قياساً بالمعدل المديني الذي يبلغ 3.2 وحدة/ دونم. (مونتيرسكو، 2007)	– عدم تناسب توزيع نسب أحجام السكان مع مساحات الأحياء والمراكز بالمحافظة حيث يلاحظ إرتفاع الكثافة السكانية ببعض المناطق كحي الجمرك وقسم الرمل وقسم محرم بك، بينما يلاحظ إنخفاض الكثافات السكانية بالعامرية وبرج العرب مع توافر أراضى البناء مما يتيح فرص للتنمية العمرانية وإستيعاب السكان فيها مستقبلاً. (وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، 2007) – يبلغ متوسط الكثافة السكنية في المدينة حوالي 3 وحدات/ دونم (GOPP, 2007)	– تختلف الكثافة السكنية في مدينة غزة من حي إلى آخر، حيث تصل الكثافة السكنية في الأماكن المتطرفة من الأحياء الحضرية مثل حي الدرج والزيتون وجديدة وتركمان من 4-5 وحدات سكنية بكل دونم، وفي حي الشيخ رضوان تصل الكثافة إلى 6 وحدات سكنية/دونم، ويبلغ مستوى الكثافة السكنية في البلدة القديمة ما بين 4-5 وحدات سكنية /دونم، وفي حي الشجاعية الذي ترتفع فيه المنازل حوالي طابقين، يوجد نفس مستوى الكثافة السكنية.

5.5 تقييم الوضع القائم لمدينة غزة إستناداً إلى التحليل السابق

من خلال التحليل السابق نلاحظ أن مواطن القوة مشتركة بين الحالتين الدراسيتين وبين منطقة الدراسة، فهي لها نفس المقومات الطبيعية والتاريخية والحضارية بالإضافة إلى كونها مركز إقليمي، ولكن وعلى الرغم من ذلك نجد أن مدينة غزة تحتاج إلى إستراتيجية لتطوير بعض القطاعات التي تعاني من القصور الملحوظ في المدينة وهي:

1. قطاع الإسكان:

- على الرغم من أن نسبة الإستعمال السكني مرتفعة في مدينة غزة (53.3%) وعلى الرغم من إرتفاع الكثافة السكنية نسبياً ومقارنة بالحالات الدراسية (المتوسط 5 وحدات/ دونم) إلا أنه من الملاحظ وجود نقص واضح في الوحدات السكنية، وبالتالي هناك حاجة ماسة لتوفير مناطق سكنية (وزارة التخطيط، 2010) لمواجهة الزيادة السكانية بدون إمتداد عمراني أفقي لتجنب الزحف العمراني على المناطق الزراعية وتحويلها لمناطق سكنية.
- عدم تناسب توزيع نسب أحجام السكان مع مساحات الأحياء، حيث نلاحظ إرتفاع الكثافة السكانية ببعض المناطق، وبالتالي هذا يتطلب تجميد الإنشاءات في بعض الأحياء المشبعة وإعادة توزيع الإسكان في الأحياء ذات الكثافة المنخفضة والتي يوجد بها أراضي فراغ كمحاولة لإيجاد توازن في توزيع الكثافات السكانية.
- إعادة النظر في وجود تجمع عشوائي في منطقة ساحلية سياحية (منطقة معسكر الشاطئ) والذي يعيق أي مشاريع إستثمارية ويعيق أي تطوير في المنطقة التي تعاني من سوء في البنية التحتية والعمرانية.
- العشوائية في البناء وفي توزيع الخدمات (المرجع السابق) في الكثير من مناطق المدينة يتطلب إعادة النظر في منح الرخص وتشديد الرقابة التنظيمية لمنع وتجنب حدوث أي مخالفات.
- خدمات غير كافية في المناطق السكنية خاصة في مجال التعليم والصحة والخدمات الإجتماعية (المرجع السابق).
- الإفتقار إلى المناطق الخضراء والمفتوحة في الأحياء السكنية، وهذا يتطلب عمل خلخلة في العمران لتخفيف الكثافات السكانية العالية وعمل توازن بصري وبيئي بين المناطق المبنية والمناطق المفتوحة.
- الإفتقار إلى مقاييس ومعايير تخطيط الإسكان وتقديم الخدمات (المرجع السابق).

- التخطيط لمشاريع إسكان باهظة التكاليف وتخدم فئة أو شريحة معينة من المجتمع وهذا يتطلب تشجيع الإسكان التعاوني وخلق الجو المناسب لمثل هذه المشاريع لإتاحة الفرصة أمام ذوي الدخل المنخفض في الحصول على سكن مناسب وفي إمكانياتهم المادية والإقتصادية.

2. قطاع الصناعة:

- توقف العمل في المنطقة الصناعية بشكل شبه كامل، وبالتالي من الضروري إعادة تأهيل وتفعيل هذه المنطقة ونقل المنشآت الصناعية إليها للحد من التلوث الناتج عن إختلاط المصانع مع المناطق السكنية.
- عدم توفر المناخ المناسب لإنعاش قطاع الصناعة وذلك بسبب الإغلاقات والحصار الذي يحد من توفر المواد الخام اللازمة، وهذا يتطلب تشجيع الصناعات التي تعتمد على الموارد الطبيعية وعلى الموارد الزراعية والمواد الخام المحلية إذا ما إستمر وضع الإغلاقات.
- العمل على تطوير المشروعات الصناعية من خلال إنشاء مركز أبحاث وتقديم المساعدات الفنية والمالية لتدريب وتطوير مهارات الكوادر الوطنية العاملة في المشروعات الصناعية، إضافة إلى تطوير القطاع الخاص ليساهم بشكل فعال في تحقيق التنمية الصناعية المنشودة.

3. قطاع السياحة:

- عدم الإهتمام بالمحميات الطبيعية وعدم وجود إهتمام كافي بالمواقع والمباني الأثرية والتاريخية والتي تعتبر مزارات سياحية، وهذا يتطلب إعادة التأهيل والترميم لهذه المباني وتحويل المناسب منها إلى متاحف وإستخدام بعضها الآخر كمطاعم أو فنادق مما يعيد الحياة والحركة إلى هذه المواقع والمباني.
- وجود قصور واضح في الخدمات السياحية، وهذا يتطلب زيادة المنشآت السياحية وتوفير البنية التحتية المناسبة لها لتفعيل وزيادة الحركة السياحية من محطات تحلية مياه ووحدات معالجة المياه العادمة ووحدات توليد الطاقة وتفعيل المطار والميناء وإنشاء منتزه وطني.
- الزحف العمراني على الشاطئ والذي يحد من إقامة المشاريع السياحية المختلفة.

- يحتل معسكر الشاطئ موقع سياحي إستراتيجي وبالتالي يجب إعادة النظر في الإستخدام المختلط في هذه المنطقة (سياحي، سكن عشوائي).
- تدهور حالة شارع الرشيد في بعض المناطق، وهذا يتطلب تطويره وإعادة تأهيله ككورنيش بحيث يشتمل على مسارات خاصة بالمشاة والدراجات بالإضافة إلى زيادة المناطق المزروعة وتحسين الإنارة على جانبي الطريق.
- عدم وجود الربط الكافي لمنطقة وسط المدينة (البلدة القديمة) بالمنطقة السياحية.

4. قطاع الطرق والمواصلات:

- عدم مراعاة التدرج الهرمي ووجود تقاطعات بين شوارع إقليمية وشوارع محلية بسبب مرور شوارع إقليمية في وسط الأحياء السكنية (شارع صلاح الدين).
- ندرة الأراضي الحكومية والبناء العشوائي في الكثير من مناطق المدينة بالإضافة إلى تعديات المواطنين على حدود الطرق المقترحة يعيق تطوير شبكة الطرق والمواصلات وهذا يتطلب إتخاذ الخطوات الصارمة بشأن جميع التعديات والعشوائيات.
- ظروف رديئة ومتدهورة في بعض الطرق مما يتطلب إعادة تأهيلها وترميمها.
- عدم الإهتمام بالنقل العام، وهذا يتطلب تشجيع النقل العام والحافلات لتخفيف الإزدحام في بعض المناطق المكتظة وخاصة منطقة الجامعات ومجمع الدوائر الحكومية والوزارات ولتقليل التلوث الناجم عن إنتشار المركبات العمومية (التاكسي) وهذا في نفس الوقت يقلل من إستهلاك الوقود.
- قلة إستخدام الدراجات الهوائية على الرغم من أنها وسيلة نقل مستدام، وهذا يتطلب زيادة التشجيع على إستخدام هذه الوسيلة وتخصيص مسارات خاصة بها.
- ضعف أمن وسلامة حركة السير على بعض الطرقات، وهذا يتطلب توفير الأرصفة والجزر وكل ما يلزم من عوامل سلامة.

5. قطاع الخدمات والمرافق:

- بعض المناطق في المدينة تعاني من نقص واضح في الخدمات وخاصة الصحية والتعليمية، مما يتطلب جهد ووقت كبير من المواطنين للوصول للخدمات وبالتالي فإنه يجب العمل على زيادة الخدمات لتفي بحاجة السكان.
- تجنب المركزية في توزيع الخدمات وتحقيق التوازن والعدالة في توزيعها لتجنب الإكتظاظ والكثافات العالية في بعض المناطق.

- قلة المساحات المخصصة للمناطق الخضراء والمفتوحة (0.6%) وهذا يتطلب العمل على توفير مناطق خضراء وعمل خلخلة في العمران الحضري لتحقيق التوازن البصري والبيئي بين المناطق المبنية والمناطق المفتوحة.

نستنتج من كل ما سبق أن مدينة غزة بحاجة ماسة إلى تطبيق مفاهيم التخطيط العمراني المستدام، فهي تواجه تحديات كبيرة بالنسبة للنمو السكاني المرتفع ومحدودية الأراضي والزحف العمراني المطرد، كل هذا يتطلب إعادة النظر في النماذج الحالية للنمو العمراني وفي السياسات والأساليب الحالية المتبعة. ولذلك ومن أجل إيجاد الحلول للمشاكل التي تعاني منها المناطق الحضرية في المدينة نحن بحاجة ماسة إلى تغيير الأنماط التقليدية المتبعة في تصميم وتنفيذ البيئة العمرانية لجعلها أكثر إستدامة، كذلك يجب إنشاء مجموعة من المحددات والمقاييس لتوجيه التطوير المستدام من أجل حماية البيئة، وتوفير ظروف حياة مريحة للمواطنين، والعمل على تقليل إستهلاك المصادر وتشجيع النمو الإقتصادي والإستقرار.

الفصل السادس: الإستراتيجيات المقترحة لتحقيق تخطيط مستدام لإستعمالات الأراضي في مدينة غزة

1.6 أسس عامة لتحقيق التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي

2.6 الإستراتيجيات والقواعد المقترحة لتحقيق التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي في مدينة غزة

الفصل السادس: الإستراتيجيات المقترحة لتحقيق تخطيط مستدام لإستعمالات الأراضي في مدينة غزة

لقد واكب ظهور الثورة الصناعية وتطورها نمواً متزايداً في حجم المدن وإتساعها أفقياً وعمودياً نتيجة الهجرة التي صاحبتها من الريف للمدن وما صاحبها من زيادة غير متوقعة أو مخططة في أعداد السكان، مما ساعد على إنتشار الأحياء المتخلفة وإنتشار الأمراض والأوبئة وتداخل إستعمالات الأراضي المختلفة. ومنذ ذلك الوقت بدأت مشاكل إستعمالات الأرض في التزايد، وظهرت العديد من الدراسات التي تهتم بالأرض وإستعمالاتها والعوامل المؤثرة فيها سواء منها الطبيعية أو الإقتصادية أو الإجتماعية وما يرافق كل ذلك من تأثير على الأرض وإتجاهات نموها وحجم هذا النمو والتغيير المصاحب في تشكيلها أو عملها كمحددات وعوائق للتطور.

ولقد أوجدت الثورة الصناعية الحاجة لفصل إستخدامات الأراضي، فالمناطق السكنية لابد أن يتم فصلها عن الصناعة وذلك لحمايتها من التلوث الكبير الناتج عن المصانع، ومنذ ذلك الحين أصبحت عملية الفصل بين الإستخدامات في التخطيط قاعدة (إدريخ، 2005)، فالعديد من مساحات الأراضي السكنية مفصولة عن مثلها من الأراضي المخصصة للتجارة أو الخاصة بالمؤسسات وهكذا. ومن هنا يبرز دور الإستدامة في التخطيط، فالإستدامة بشكل عام عبارة عن طريقة ومنهج حياة مستمر وديناميكي ومتطور، وهي ليست نتيجة محددة ومفهومة يمكن تحقيقها بعد مدة زمنية معينة، بل هي أساساً عملية ونهج سياسي أكثر منها مشكلة تصميمية أو تخطيطية.

وعلى صعيد المدن الفلسطينية، لقد كان للإحتلال الإسرائيلي أكبر الأثر على تدهور الأوضاع الإقتصادية والسياسية والتخطيطية، وفي مدينة غزة ظهر ذلك بشكل واضح في سوء إستخدام الأرض في بعض المناطق بسبب غياب التشريعات التي تعمل على الحد من العشوائية وسوء الإستخدام وغياب السلطة التنفيذية والقانون لتطبيق ذلك على أرض الواقع.

ومن هنا تأتي هذه الدراسة لتبحث في هذا الموضوع، حيث قدمت في الفصول السابقة تحليلاً وتقييماً للواقع الحالي لإستخدامات الأراضي في مدينة غزة والمشاكل والصعوبات التي

تواجهها، وتقترح في هذا الفصل بعض الإستراتيجيات للتغلب على هذه المشاكل مما يساعد على إستخدام الأرض بالشكل الأنسب.

1.6 أسس عامة لتحقيق التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي

إن التخطيط هو الذي يحدد شكل التنمية المستقبلية ويُعرّف الإحتياجات ويعمل على تحقيقها ويحدد مدى قدرة المجتمعات على إستمرارية الإنتاج وعلى إعادة إحياء نفسها، والتخطيط المستدام هو الذي يعمل على إيجاد التوازن بين البيئة والإقتصاد والقيم الإجتماعية لتلبية إحتياجات العمل والحياة للسكان المحليين وإهتماماتهم، وهو الذي يصل الإهتمامات المحلية بالعالمية فيُنظر إلى إهتمامات المجتمع وأهدافه ضمن النظام البيئي والإقتصادي والإجتماعي العالمي.

ولتحقيق التخطيط المستدام للمدن يجب أخذ الإعتبارات والمبادئ التالية في الحسبان عند الشروع في عملية التخطيط (المرجع السابق):

1. أن يعمل التخطيط بشكل متوازن مع الطبيعة بحيث يدعم نشاطات التنمية وإستعمالات الأراضي والنظم البيئية ويحترم ويحمي التنوع الحيوي البيئي.
2. توفير بيئة مبنية حيوية، حيث أن الموقع والشكل والكثافة والخلط والنسب ونوعية التنمية يجب أن تتناسب لخلق فراغات فيزيائية تلبي أنشطة السكان وتشجع تلاصق المجتمع عن طريق تسهيل الوصول لإستعمالات الأراضي المختلفة وزيادة الإحساس بالمكان لحماية الخصائص الفيزيائية الخاصة بالأشكال الحضرية.
3. تحقيق إقتصاد مُعتمد على المكان فلا يتسبب بإستهلاك المصادر الطبيعية أو بزيادة إنتاج الفضلات بسرعة أكبر مما تستطيع الطبيعة إستيعابه.
4. تحقيق المساواة بحيث يتم تحسين ظروف السكان ذوي الدخل المنخفض ويحقق المساواة في الوصول إلى المصادر الإقتصادية والإجتماعية.
5. دفع الملوثات التي تؤثر بشكل كبير على المجتمعات والحد منها.

ونقدم فيما يلي بعض الأسس العامة والإستراتيجيات التي تساعد في الوصول إلى التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي، مع تسليط الضوء أولاً على الأهداف المرجوة من إتباع هذه الإستراتيجيات.

1.1.6 الهدف من الإستراتيجيات المقترحة للوصول لتخطيط مستدام

الجدول التالي يوضح الأهداف المرجوة من إتباع سياسات وإستراتيجيات التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي بشكل مفصل.

الجدول رقم (6.1) يوضح الهدف من إستراتيجيات التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي، المصدر: (Minken & others, 2003).

هدف رئيسي	أهداف ثانوية
كفاءة إقتصادية	• كفاءة إقتصادية في سوق الإسكان ونظام النقل والمواصلات
حماية البيئة	• تقليل إستهلاك الطاقة وتجنب التغير المناخي • الحد من التلوث المحلي والإقليمي • حماية المناطق ذات القيمة (المناطق الخضراء والثقافية ومواقع التراث) • تجنب الزحف العمراني • الحد من الضوضاء
ظروف معيشية مناسبة	• زيادة حرية التنقل على الطرق وسهولة الوصول. • تحقيق آثار إيجابية من النواحي الثقافية والإجتماعية والترفيهية
تحقيق الأمان	• الحد من الحوادث المرورية
تحقيق المساواة والعدالة الإجتماعية	• سهولة التنقل لغير القادرين وذوي الإحتياجات الخاصة. • الإنصاف والتعويض. • تقليل الضرائب
المساهمة في النمو الإقتصادي	• خلق الأجواء والإحتمالات المناسبة لتحقيق النمو الإقتصادي

2.1.6 أسس عامة وإستراتيجيات مقترحة لتحقيق التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي

كما أوضحنا سابقاً، فإن الإستدامة هي طريقة وليست نتيجة محددة، فهي نهج متكامل جديد يهدف إلى الدمج بين النظم الطبيعية والإقتصادية والإجتماعية على الأرض، وتتزايد بإستمرار حاجة المجتمعات إلى تطبيق مفاهيم الإستدامة مع تزايد التحضر والسكان والطلب على الموارد الطبيعية، وبالتالي تصبح هناك حاجة مُلحة لإتباع إستراتيجيات التخطيط المستدام التي تستغل وتدمج بين الموارد الطبيعية والثقافية والموارد الإقتصادية لمناطق بأكملها.
(Alberta Urban Municipalities Association, 2007)

ونقدم فيما يلي أسس عامة وإستراتيجيات يمكن إتباعها لتحقيق التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي:

1. تشجيع التنمية العنقودية والتي تزيد من كثافة السكن في منطقة معينة في الوقت الذي تحمي فيه مناطق أخرى من الزحف العمراني. (المرجع السابق).
2. الربط بين الأنظمة والتشريعات وحجم الطلب في السوق المحلي في عمليات التخطيط وإدارة النمو. (المرجع السابق).
3. العمل على دمج الزراعة الحضرية في العديد من المجالات (Lovell, 2010):

- الترفيهية: تحويل بعض المناطق المفتوحة والمساحات الخضراء إلى مزارع منتجة من خلال زراعتها بالأشجار المثمرة المفيدة.
- التعليمية: دمج الزراعة الحضرية بالبرامج التعليمية من خلال إنشاء الحدائق التعليمية.

4. تحديث وإصدار القوانين والتشريعات المناسبة لحماية المصالح العامة الأساسية بشكل دوري وبما يتناسب مع الظروف المستجدة.(APS Group, 2011)
5. صنع القرار في عملية تخطيط إستعمالات الأراضي يجب أن يكون نابع من الفهم الدقيق للفرص والتهديدات التي تواجه المدينة.(المرجع السابق)
6. عندما لا تؤدي الأرض وظيفة مفيدة لأنها مهجورة أو شاغرة، وهذا يمثل خسارة كبيرة من النواحي الإقتصادية والجمالية للمجتمع، يجب أن تكون الأولوية لدراسة الخيارات المتاحة لإستعادة كل هذه الأراضي وتوجيه إستخدامها نحو الإستخدامات المنتجة لتحقيق الفائدة إقتصادياً وإجتماعياً وبيئياً. (المرجع السابق)
7. تقليل التشتت الحضري (عن طريق التخضير وزيادة جاذبية المباني في المدن وزيادة معدل الكثافة في ضواحي المدن والبلدات الصغيرة) (إدريخ، 2005)
8. التقليل من المسافات (زيادة الإنتاج المحلي ليلبي الإحتياجات المحلية، التوظيف المحلي للمهارات المحلية وتقليل المسافة بين البيت والعمل، إتباع سياسة تنموية مختلطة وزيادة الإسكانات في مراكز التوظيف الكبيرة وزيادة التنمية في البلدات الصغيرة لتقليل الإعتماد على المدن الكبيرة إلى جانب إيجاد مجتمعات جديدة متوازنة). (المرجع السابق)
9. السعي لإيجاد مواصلات عامة جذابة وإقتصادية (بزيادة تركيز التنمية للإستعمالات المختلطة في مراكز وتقاطعات المواصلات العامة، التوفيق بين إستعمال الأرض والمواصلات العامة لتحقيق توازن أكثر في التدفق، خلق مسارات مخصصة للمواصلات العامة، تحسين تردد وتكرار ومصداقية الخدمات، زيادة الكثافات لتكملة المواصلات العامة المحسنة). (المرجع السابق)
10. تقليل حركة مرور الطرق (بحيث تقلل التنمية من الطلب على الرحلات، إعادة تشكيل

المناطق الحضرية بحيث تقلل من الرحلات في المواصلات الخاصة، تقنين الإعتماد على السيارة خارج البلدات وإستبدالها بالمواصلات العامة الجماعية وتقنين المواقف في أماكن العمل، توفير أماكن أكثر للمشاة). (المرجع السابق)

11. زيادة نسبة التشجير في الشوارع وتطبيق مفهوم حدائق الأسطح على معظم المباني في المدينة.(القيق، 2007)

12. وضع نظام فعال لتجميع لمياه الأمطار وإعادة إستخدام المياه العادمة بعد تدويرها وذلك لتغطية كافة متطلبات السكان من المياه المخصصة لأغراض أخرى غير الشرب. (المرجع السابق)، وهناك طرق مختلفة يمكن إتباعها لتجميع مياه الأمطار وإستخدامها وتنقيتها في أي موقع يراد تزيينه بعنصر مائي، ومن هذه الطرق نذكر ما يلي (عطفة، 2007):

    - الخنادق والعشب الممكن إغراقه بالماء.
    - بحيرات اصطناعية للتجميع.
    - قنوات مرصوفة.

وتُعد هذه الأساليب المقترحة في تجميع مياه الأمطار إقتصادية جدًا، ولا تتطلب مصاريف مادية غير تلك المخصصة لأحواض التجميع المختلفة وتساعد بالوقت نفسه على إسباغ أجواء خاصة للفراغات والفضاءات التي توجد فيها (المرجع السابق).

13. إستغلال الطاقة المتجددة وذلك عبر إستخدام الخلايا الكهروضوئية وتوربينات الهواء في المباني. (المرجع السابق)

14. الإستعمال المختلط (mixed land-use) لخلق فرص عمل قريبة من السكن لتقليل الطاقة المهدرة في الترحال اليومي بين السكن والعمل، ولزيادة التفاعل الإجتماعي بين السكان. (المرجع السابق)

15. تحقيق تمايز وتدرج هرمي لشبكة الطرق يسمح بخلق منظومة من الشوارع الخضراء يتم فيها تفعيل حركة المشاة وركوب الدراجات وتساعد على قضاء أوقات التنزه في أجواء إيجابية وذلك من خلال تقليل عرض بعض الشوارع عند البدايات والنهايات ورصفها بمواد تبليط مخالفة وزيادة الرقعة الشجرية والخضراء وفصل ممر المركبات عن ممر المشاة بصفوف مكثفة من الأشجار. (المرجع السابق)

16. تشجيع إستخدام الدراجات الهوائية والتي تعتبر وسيلة مواصلات غير ملوثة للبيئة، بالإضافة إلى مضامينها الترويحية والرياضية وذلك بإنشاء ممرات خاصة لراكبي الدراجات. (القيق، 2007)

17. العمل بنظام بناء يحدد إرتفاعات البناء الملاصق للشارع بنسبة تكفل دخول الشمس إلى وسط الشارع وبحيث يسمح هذا النظام بإرتفاع البناء بعد الحد بإرتدادات معينة عن حد الشارع وبشكل يجعل المرء لا يرى هذه الإرتفاعات من زوايا النظر العادية للإنسان المار بالطريق، مما يحافظ على حميمية الفراغات ويبقي المنظر العام للشارع أقرب إلى المقياس البشري (Human Scale). إن هذا النظام أيضاً يسمح بتنوع القالب المعماري حيث يبقى الحجم البنائي متناسباً مع منظومة القوانين والتشريعات المعمول بها في المنطقة مع إختلاف التشكيل الكتلي للمبنى. (المرجع السابق)
18. إعتماد الشكل المتضام لكتل المباني في المناطق السكنية عن طريق تجميع الوحدات والمباني السكنية للتقليل من الكسب والفقدان الحراري ولتحقيق الإقتصاد في المساحات. (العكام وآخرون، 2009)
19. إتباع نظام فعال لتدوير النفايات وإعادة إستخدامها في التسميد. (المرجع السابق)
20. أن تقوم عملية التخطيط على إستيعاب التوسع العمراني المستقبلي، كما أن مناطق التوسع المفترضة يجب أن تتميز بالكفاءة والإمكانات الكبيرة لتحقيق العمران المستدام بشكل متوازن (يحول دون هدر الموارد) ومستمر (عبر الزمن للأجيال القادمة). (حميد، 2010)
21. يفضل ربط المدينة بمناطق التوسيع من خلال المناطق الزراعية (بعد دراستها جيولوجيا) للوصول إلى التضام في شكل المدينة وتجنب الفصل والتجزئة.(المرجع السابق)
22. إتباع سياسة التجديد العمراني والتي يمكن أن تكون محاولة جادة في إعادة صياغة فراغات عمرانية متكاملة وإيجاد بيئة متجانسة لمتطلبات السكان وإحتياجاتهم.(عطفة، 2007)
23. ألا تكون الطرق الموجودة في المناطق الزراعية عريضة كي لا ينمو حولها العمران.(الوتار، 2008)
24. تشجيع المشاركة المجتمعية في عملية التخطيط وإشراك المواطن مع البلدية والمؤسسات الرسمية في صنع القرار. (Alberta Urban Municipalities Association, 2007)
25. وضع معايير أو مقاييس الأداء كجزء من خطة إستخدام الأراضي والتي يمكن في ضوئها تقييم إستخدام الأراضي، وينبغي أن تشمل هذه المعايير النواحي الإجتماعية، والتدابير البيئية والإقتصادية. (المرجع السابق).

2.6 الإستراتيجيات والقواعد المقترحة لتحقيق التخطيط المستدام لإستعمالات الأراضي في مدينة غزة

سنتناول فيما يلي الإستراتيجيات المقترحة لتحقيق الإستدامة في التخطيط بالنسبة لكل إستعمال من الإستعمالات الوظيفية للأرض في مدينة غزة وذلك إستناداً إلى مفاهيم الإستدامة التي تناولها الفصل الرابع من هذا البحث.

1.2.6 بالنسبة للمناطق السكنية

أولاً: فيما يخص البنية والتكوين والنسيج الحضري

1. توفير مناطق سكنية كافية لمواجهة الزيادة السكانية بدون إمتداد عمراني أفقي لتجنب الزحف العمراني على المناطق الزراعية وتحويلها لمناطق سكنية.
2. وقف قرارات تغيير هدف إستعمال الأراضي الزراعية والمرافق العامة إلى مناطق سكنية وذلك حفاظاً على حيوية المناطق ولسد حاجات السكان من المناطق الخضراء والمرافق العامة.
3. وقف منح رخص وخدمات وتجميد الإنشاءات في بعض الأحياء المشبعة وإعادة توزيع الإسكان في الأحياء ذات الكثافة المنخفضة والتي يوجد بها أراضي فراغ كمحاولة لإيجاد توازن في توزيع الكثافات السكانية.
4. تشديد الرقابة التنظيمية لمنع وتجنب حدوث أي مخالفات.
5. توفير الخدمات الكافية في المناطق السكنية خاصة في مجال التعليم والصحة والخدمات الإجتماعية.
6. تشجيع الإسكان التعاوني وخلق الجو المناسب لإقامة المشاريع الإقتصادية لإتاحة الفرصة أمام ذوي الدخل المنخفض في الحصول على سكن مناسب وفي إمكانياتهم المادية والإقتصادية.
7. عدم السماح بالبناء على الملكيات الخاصة غير المفرزة ضمن ما يسمى"بتطبيق نظام الغرامات" حيث تُفتح الشوارع على طول حدود الملكيات تحت تأثير أصحاب الأملاك الذين يراعون في أغلب الأحيان مصالحهم الشخصية، وتكون هذه الشوارع متعرجة وضيقة لا تتعدى 4 أمتار ومغلقة لا تنتهي بإنتهاء الملكيات مما يخلق عدم التجانس في النسيج العمراني بين المناطق.
8. تجنب الإستعمال المختلط للأراضي: صناعة، سكن حيث تتواجد العديد من المصانع والورش في المناطق السكنية مما يخلق تشوهاً بصرياً بالإضافة إلى تلوث بيئي.

9. إيجاد تدرج في الهرم العمراني للمدينة لخلق الهرمية في رتب المرافق والخدمات العامة.

10. التخلص من الشكل التكعيبي والذي أثرت عليه منظومة القوانين والتشريعات التي تعتمد بشكل أساسي على تحديد الإرتدادات ونسب الإشغال وعدد الأدوار حتى أصبح الهدف الإستفادة القصوى من المساحة المتاحة للبناء والإهتمام بالتشكيل المعماري.

11. إتباع سياسة التجديد العمراني للمباني القديمة والمتهالكة والتي يمكن أن تكون محاولة جادة في إعادة صياغة فراغات عمرانية متكاملة وإيجاد بيئة متجانسة لمتطلبات السكان وإحتياجاتهم.

12. أن تقوم عملية التخطيط للمناطق السكنية على إستيعاب التوسع العمراني المستقبلي، كما أن مناطق التوسع المفترضة يجب أن تتميز بالكفاءة والإمكانات الكبيرة لتحقيق العمران المستدام بشكل متوازن (يحول دون هدر الموارد) ومستمر (عبر الزمن للأجيال القادمة).

13. إعتماد الشكل المتضام لكتل المباني في المناطق السكنية عن طريق تجميع الوحدات والمباني السكنية للتقليل من الكسب والفقدان الحراري ولتحقيق الإقتصاد في المساحات.

14. تقليل التشتت الحضري عن طريق التخضير وزيادة معدل الكثافة في المناطق ذات الكثافات المنخفضة.

ثانياً: فيما يخص النسيج الأخضر

1. العمل على خلق توازن بيئي وبصري بين المناطق المبنية والمناطق المفتوحة، حيث تعاني مدينة غزة من نقص في المناطق الخضراء على مستوى الأحياء فهي معدومة في العديد من الأحياء، أما الأحياء التي تتواجد بها مناطق خضراء فهي بمساحات صغيرة تعاني من الإهمال وسوء التنسيق.

2. إعادة النظر في نسبة الإستقطاع من مشاريع الإفراز (% 25) والمخصصة للشوارع والمرافق العامة والتي بالكاد تستطيع الوفاء بتغطية المساحات المخصصة لشبكة الطرق والتي لم تعد تتجاوب مع متطلبات البيئة العمرانية في العصر الحالي.

3. زيادة نسبة التشجير في الشوارع وتطبيق مفهوم حدائق الأسطح على معظم المباني في المدينة.

ثالثاً: فيما يخص الشوارع وممرات الحركة

1. تجنب التخطيط الشبكي المتعامد والنافذ في الأحياء والذي يقلل من التمايز في رتب الشوارع ويؤدي إلى الخلط ما بين المرور المحلي والعابر والذي بدوره يقلل من عامل الأمان في محيط البيئة السكنية ويضعف من التواصل المجتمعي.
2. الإهتمام بممرات المشاة وتظليلها لتشجيع السكان على المشي.
3. تحديد إتجاه السير في بعض الشوارع لتنظيم الحركة وتخفيف الإزدحام (أن تكون بعض الشوارع في إتجاه واحد) وتحديد سير بطئ للسيارات في الشوارع الداخلية للأحياء بحيث لا تزيد السرعة عن 20 كم في الساعة.
4. الإهتمام بالأرصفة وتشجيرها ومنع التعديات عليها سواء كان ذلك من المحلات التجارية أو من المباني السكنية.
5. توفير مواقف سيارات كافية.

رابعاً: فيما يخص البنية الإجتماعية

1. العمل على إيفاء حاجات المجتمع وذلك فيما يتعلق بقطاع البنية التحتية (مياه الشرب، الكهرباء، الصرف الصحي)
2. توفير الخدمات والمرافق العامة بما يفي حاجة السكان (وخاصة الصحية والتعليمية).
3. توفير مجمعات تجارية وتوفير الخدمات اللازمة لها.
4. توفير المرافق الثقافية والحضارية.
5. إقامة النوادي الإجتماعية التي تعنى بكافة الفئات المجتمعية.
6. العمل على توفير مناطق ترفيهية لقضاء أوقات الفراغ والتي تزيد من فرص التلاقي الإجتماعي.
7. توفير ممرات مشاة مظللة ومرصوفة ومزودة بالإنارة الليلية كي تشجع السكان على المشي والتي تزيد أيضاً من فرص التلاقي الإجتماعي.

خامساً: فيما يخص التكلفة

1. تنويع الأنماط الإسكانية في أحياء المدينة حتى تمكن مختلف الشرائح وخاصة فئات ذوي الدخل المحدود من توفير المسكن الملائم.

2. إعادة النظر في وجود تجمع سكني عشوائي في منطقة ساحلية سياحية (منطقة معسكر الشاطئ) والتي تعيق أي مشاريع استثمارية وتعيق أي تطوير في المنطقة التي تعاني من سوء في البنية التحتية والعمرانية.
3. توفير فرص عمل قريبة من مناطق السكن.
4. الإستفادة مما هو متاح من موارد محلية وخصوصاً مصادر الطاقة المتجددة وخاصة الشمسية منها وتدعيم سبل ترشيد إستهلاك الطاقة.
5. إعتماد نظام فعال لتجميع مياه الأمطار وإعادة إستخدامها.

2.2.6 بالنسبة للمناطق الزراعية

أولاً: فيما يخص النسيج الأخضر

1. الحفاظ على المناطق الزراعية والزراعية المساعدة كونها محدودة وتتركز فقط في المناطق الجنوبية والشرقية من المدينة ووقف الزحف العمراني إليها.
2. الحفاظ على التنوع الحيوي ويكون ذلك من خلال توفير البيئة الزراعية المناسبة وزراعة أنواع معينة من النباتات.

ثانياً: فيما يخص ممرات الحركة

1. تطوير نظام النقل وشبكات الطرق المحلية والإقليمية المناسبة لتوصيل المنتجات للأسواق والمستهلكين بكفاءة.
2. توفير شبكات طرق مناسبة لتقليل زمن الرحلات والعمل على دمج هذه المناطق بمختلف الأنشطة الإجتماعية.

ثالثاً: فيما يخص التكلفة

1. عندما تكون الأرض زراعية مهجورة أو شاغرة، وهذا يمثل خسارة كبيرة من النواحي الإقتصادية والجمالية للمجتمع فيجب أن تكون الأولوية لدراسة الخيارات المتاحة لإستعادة كل هذه الأراضي وتوجيه إستخدامها نحو الإستخدامات المنتجة لتحقيق الفائدة إقتصـــادياً وإجتماعياً وبيئياً.
2. تحويل المناطق الزراعية إلى أداة فاعلة في عملية الإنتاج والإقتصاد الوطني (إنتاج جميع أنواع المحاصيل الزراعية من فواكه، وخضراوات، وأعشاب طبية إضافة إلى

اللحوم، الحليب..الخ)، وهذا يتطلب توفير الظروف التخطيطية المناسبة وسهولة الوصول إليها مع وصول الطاقة الشمسية الجيدة ومصدر الري.

3. تعتبر الزراعة الحضرية مصدراً هاماً للحفاظ على الطاقة، حيث أن إنتاج الأغذية محلياً يوفر الطاقة الكامنة الناتجة عن المدخلات، والنقل، والتعبئة والتغليف وهذا يتطلب تطوير نظام النقل وشبكات الطرق لتوصيل المواد الغذائية للمستهلكين بكفاءة، كما أن الزراعة الحضرية يمكن أن تساعد على إيجاد مناخ إيجابي من خلال الحماية من الرياح وتوفير الظل.
4. مشاريع الزراعة الحضرية توفر فرص عمل جديدة للسكان وهذا يتطلب إنشاء شبكات طرق لربط العمال والمزارعين بالأسواق.

رابعاً: فيما يخص البنية الإجتماعية

1. تحويل بعض المناطق المفتوحة والمساحات الخضراء إلى مزارع منتجة من خلال زراعتها بالأشجار المثمرة المفيدة والتي تستغل في نفس الوقت في مجال الترفيه حيث أنه غالباً ما تكون هذه الأماكن مقصد للرحلات ومحطات للترفيه وللإجتماع بين الأقارب والأصدقاء، وهذا يتطلب توفير شبكات طرق مناسبة لتقليل زمن الرحلات والعمل على دمج هذه المناطق بمختلف الأنشطة الإجتماعية.
2. دمج الزراعة الحضرية بالبرامج التعليمية من خلال إنشاء الحدائق التعليمية.
3. تساهم الزراعة الحضرية في تحسين الصحة العامة من خلال توفير الأغذية الصحية والأعشاب الطبية بالإضافة إلى خلق بيئة صحية نظيفة، وبالتالي فإنه من الضروري توجيه المجتمع والسكان نحو البستنة كل في مكانه لإيجاد بيئة فيزيائية سليمة.
4. تساهم الزراعة الحضرية في عملية إحياء التراث، حيث توفر فرص الحصول على أغذية وأعشاب شعبية والتي عادة ما تكون غير متوفرة في الأسواق القائمة، وبالتالي فإنه من الضروري دمج هذه المناطق بالأماكن التي تزدهر فيها السياحة ويكثر بها السياح الأجانب.

3.2.6 بالنسبة للمنطقة السياحية

أولاً: فيما يخص النسيج الأخضر

1. الإهتمام بتشجير المناطق السياحية مما يضفي جمالاً ويخلق بيئة صحية مناسبة.

2. وقف الزحف العمراني وإقامة المنشآت على حرم الشاطئ كونه منطقة إستجمام ومتنفس للسكان.
3. إنشاء منتزه إقليمي يخدم المدينة ككل وباقي مدن القطاع بالإضافة إلى السياح الأجانب.
4. إنشاء المتاحف الخاصة بالنباتات النادرة والتي قد تكون مستمدة من التراث.

ثانياً: فيما يخص ممرات الحركة

1. توفير شبكة طرق إقليمية مناسبة وإعادة تأهيل شارع الرشيد ليكون (كورنيش)، وهذا يتطلب توسيعه على كامل إمتداد المنطقة السياحية ليكون بعرض 40 متر كما هو معتمد حسب المخططات التفصيلية وإزالة جميع التعديات الموجودة عليه بالإضافة إلى تحسين حالته الإنشائية وتأثيثه بالشكل المناسب من ناحية الإنارة والنبات الأخضر والجزر.
2. ربط المنطقة السياحية بمنطقة وسط المدينة (البلدة القديمة) بشكل أفضل كونها تشتمل على المباني الأثرية والمزارات والتي تعتبر من أحد القطاعات السياحية الهامة وذلك من خلال تقوية المحاور العمودية على الطريق الساحلي، حيث أن المحور الرئيسي (شارع عمر المختار) يعتبر شارع تجاري وهو مكتظ بحركة السير والمركبات طوال الأوقات وبالتالي يجب تقوية المحاور الأخرى الموازية له.
3. تخصيص محطة مواصلات إقليمية في المنطقة مع كل ما يلزمها من خدمات.
4. تشجيع النقل العام في هذه المنطقة كونها مقصداً للزوار والسياح.
5. إقامة الجسور والكباري لربط المناطق والمشاريع شرق شارع الرشيد بحرم الشاطئ.
6. إقتراح شارع موازي لشارع الرشيد من الناحية الشرقية وقريب منه وربطه بالشبكة الإقليمية للقطاع ليكون بديلاً عن شارع الرشيد الذي سيخصص للأغراض السياحية.

ثالثاً: فيما يخص التكلفة

1. إنشاء المرافق والمنشآت السياحية مع تزويدها بكامل الخدمات والبنى التحتية اللازمة وإقامة المشاريع الإستثمارية.
2. تشجيع إقامة المحلات الخاصة ببيع التحف التذكارية والأغراض التراثية.
3. إعادة النظر في وجود منطقة معسكر الشاطئ في منطقة سياحية والذي يعيق إقامة المشاريع الإستثمارية في ظل محدودية المساحة.

4. الإهتمام بالمواقع والمباني الأثرية والتاريخية والتي تشكل مزارات سياحية من خلال إعادة التأهيل والترميم لهذه المباني وتحويل المناسب منها إلى متاحف وإستخدام بعضها الآخر كمطاعم أو فنادق مما يعيد الحياة والحركة إلى هذه المواقع والمباني، إضافة إلى الإهتمام بالمحميات الطبيعية.
5. تفعيل كلاً من المطار الدولي والميناء وذلك لزيادة الحركة السياحية في المنطقة.
6. وقف الزحف العمراني على الشاطئ والذي يحد من إقامة المشاريع السياحية المختلفة.

رابعاً: فيما يخص البنية الإجتماعية

1. وقف الزحف العمراني وإقامة المنشآت على حرم الشاطئ كونه منطقة إستجمام ومتنفس للسكان، والإهتمام بتشجير المناطق السياحية مما يضفي جمالاً ويخلق بيئة صحية مناسبة تشجع السكان على إرتياد هذه الأماكن وتكون فرصة مناسبة للتلاقي والترابط.
2. توفير شبكة طرق مناسبة مرتبطة بباقي أجزاء المدينة لتقليل زمن الرحلات وتسهيل وصولية السكان لمثل هذه المناطق.
3. إنشاء منتزه إقليمي يكون بمثابة معلم حضاري طبيعي يجمع السكان من مختلف مناطق القطاع.
4. منح هذه المناطق الإهتمام الكافي وتحسين الخدمات لتحتضن مختلف الأنشطة الإجتماعية بالشكل المناسب.

4.2.6 بالنسبة للمناطق الصناعية

أولاً: فيما يخص النسيج الأخضر

1. تشجير جميع المناطق والمساحات الشاغرة الموجودة بين المصانع بالأشجار والنباتات لتحسين الوضع البيئي.
2. الفصل بين المناطق الصناعية والمناطق المتاخمة لها بحزام أخضر لحمايتها من أي تلوث.

ثانياً: فيما يخص ممرات الحركة

1. توفير شبكة طرق محلية وإقليمية مناسبة لتسهيل وصول المواد الخام والمنتجات بكفاءة عالية وبأقل وقت وأقل تكلفة.

2. ربط المنطقة الصناعية بالمنطقة الزراعية وبالمنطقة التجارية وذلك لتحقيق التكامل بين هذه القطاعات.
3. توفير الشوارع الداخلية المناسبة والتي لا يقل عرضها عن 12 متر وتوفير مواقف سيارات كافية حسب المقاييس العالمية.
4. ربط المنطقة الصناعية وأماكن العمل بمناطق السكن وتقليل المسافات لتحقيق الوصولية بكفاءة.
5. إحاطة المنطقة الصناعية بطريق دائري للخدمة ولإستخدامه في حالات الطوارئ.
6. توفير المساحات الكافية والأرصفة اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ.
7. تفعيل الميناء وتشغيله لتصدير البضائع والصناعات للخارج.

ثالثاً: فيما يخص التكلفة

1. إعادة تأهيل وتفعيل المنطقة الصناعية، وتوفير البيئة والمناخ المناسب وتوفير الخدمات والبنى التحتية الكافية مما يزيد من الإعتماد على الصناعات المحلية، حيث أن إنتاج الأغذية محلياً يوفر الطاقة الكامنة الناتجة عن المدخلات، والنقل، والتعبئة والتغليف.
2. توفير المناخ المناسب لإنعاش قطاع الصناعة وذلك من خلال تشجيع الصناعات التي تعتمد على الموارد الطبيعية وعلى الموارد الزراعية والمواد الخام المحلية إذا ما إستمر وضع الإغلاقات.
3. الربط بين المناطق الزراعية والتجارية وبين المنطقة الصناعية لتحقيق كفاءة الوصـــول للمواد الخام والمنتجات في أسرع وقت وأقل تكلفة.
4. توفير مناطق سكن للعمال قريبة نوعاً ما من مناطق العمل لتقليل الوقت والجهد والتكلفة.
5. العمل على تطوير المشروعات الصناعية من خلال إنشاء مركز أبحاث وتقديم المساعدات الفنية والمالية لتدريب وتطوير مهارات الكوادر الوطنية العاملة في المشروعات الصناعية، إضافة إلى تطوير القطاع الخاص ليساهم بشكل فعال في تحقيق التنمية الصناعية المنشودة.

رابعاً: فيما يخص البنية الإجتماعية

1. توفير مناطق سكن للعمال قريبة نوعاً ما من مناطق العمل لتقليل الجهد وتقليل التكلفة.

2. توفير الخدمات الكافية للعمال في المنطقة الصناعية من أماكن للراحة والترفيه (مناطق خضراء) كافتيريات وإستراحات والتي تزيد من فرص الترابط بين العمال.

5.2.6 بالنسبة للخدمات

أولاً: فيما يخص النسيج الأخضر

1. العمل على توفير مناطق خضراء ومفتوحة كافية والتي تعتبر متنفساً للسكان، حيث أن الحدائق القائمة حالياً على مستوى المدينة (منتزه البلدية وحديقة الجندي المجهول) غير كافية ولا تؤدي الغرض المطلوب، فهي مقصد للسكان ليس فقط من مدينة غزة وإنما من باقي مدن القطاع، وبالتالي يجب تفعيل مبدأ حدائق الأحياء لسد الفجوة كما يجب تزويدها أيضاً بالخدمات اللازمة.

ثانياً: فيما يخص ممرات الحركة

1. تجنب المركزية في توزيع الخدمات وتحقيق التوازن والعدالة في توزيعها لتجنب الإكتظاظ والكثافات العالية في بعض المناطق وتوصيلها بشبكة طرق ومواصلات فعالة لسهولة الوصول إليها وإتباع قاعدة نطاق التأثير في التخطيط لهذه الخدمات.

ثالثاً: فيما يخص التكلفة

1. تطوير وتأهيل سوق فراس وتحويله إلى منطقة مراكز تجارية.
2. الإهتمام بمركز المدينة كمركز يمثل مدينة غزة ويمثل قطاع غزة بأكمله، وإعادة تأهيله، ودراسة الوضع التخطيطي والتنظيمي بما يليق بمركز للمدينة، وتحسين الوضع المروري فيه للتخفيف من كثافة المرور وترميم المباني التي تحتاج إلى صيانة.
3. تحويل منطقة السرايا إلى ساحة رئيسية ثانية للمدينة وذلك لعمل خلخلة في المنطقة ولتخفيف الإكتظاظ المروري، والربط بينها وبين الساحة الرئيسية في مركز المدينة من خلال شارع عمر المختار، وتخصيص المحلات بين الساحتين للخدمات التجارية التي تعنى بالتراث والمطاعم التي تتميز بطابع التراث لتصبح هـــــذه المنطقة مَعلماً يمثل الطابع المميز لمدينة غزة.

رابعاً: فيما يخص البنية الإجتماعية

1. توفير الخدمات الكافية وخاصة الصحية والتعليمية وزيادة نسب الإستقطاع في مشاريع التقسيم (نسبة الإستقطاع 25% وهي نسبة تكاد تكفي فقط للشوارع وممرات الحركة) حتى يتسنى للبلدية إقامة مرافق عامة في جميع المناطق.
2. الإهتمام بإقامة المرافق التي تقدم الخدمات الإجتماعية لكافة فئات المجتمع (الأطفال، النساء، كبار السن، الشباب).
3. الإهتمام بإنشاء المراكز الثقافية والمكتبات العامة ودور السينما والمسارح.
4. نقل جميع الخدمات الموجودة في منطقة الجامعات (المكتبات والمراكز) إلى داخل الحرم الجامعي لتجنب الإكتظاظ الذي تحدثه في المنطقة.
5. نقل جميع الخدمات الموجودة في محيط مستشفى الشفاء والتي يرتادها أغلب زوار المستشفى بالإضافة إلى العاملين بالمستشفى (محلات مواد غذائية، كافتيريات واستراحات، محلات الورود) إلى داخل المجمع بالإضافة إلى توفير مسجد ، ونقل موقف السيارات الإقليمي (موقف الشفاء) إلى مكان آخر أقل كثافة لتجنب الإكتظاظ والحوادث المرورية.
6. إعادة النظر في مجمع الدوائر الحكومية (أبو خضرة)، حيث يشغل هذا المجمع موقع مركزي وسط المدينة ويحتل مساحات شاسعة ولكنها غير مستغلة بالشكل الصحيح، وبالتالي فإنه من المفترض أن يتم إستغلال مساحاته بصورة أفضل كإقامة مرافق وخدمات ضرورية كمستشفى حكومي مثلاً أو منتزه ثاني على مستوى المدينة يتم ربطه بمنتزه البلدية.

6.2.6 بالنسبة لشبكة الطرق والمواصلات

أولاً: فيما يخص النسيج الأخضر

1. الإهتمام بتشجير الشوارع وتخضيرها وتزيينها بالعنصر المائي والذي يساعد على تلطيف المناخ وتحسين الوضع البيئي والجمالي في المدينة.

ثانياً: فيما يخص ممرات الحركة

1. مراعاة التدرج الهرمي في شبكة الطرق وتجنب التقاطعات بين الشوارع الإقليمية والشوارع المحلية.

2. توفير الأرصفة والجزر ومواقف سيارات كافية وكل ما يلزم من عوامل سلامة لتجنب الحوادث المرورية.
3. وقف جميع التعديات على الأرصفة وإعادة النظر في القرار الخاص بتأجير الأرصفة للمحلات التجارية (وتحصيل رسوم بدل انتفاع عن الرصيف) والذي تسمح فيه البلدية بتأجير الأرصفة لبعض المحلات التجارية لأن هذه الأرصفة هي من حق المارة وإشغالها يساعد على الإكتظاظ ويعرض حياة المارة للخطر.
4. تخصيص الحركة في بعض الشوارع (أن تسير بعض الشوارع في إتجاه واحد) وخاصة في المناطق المكتظة، بالإضافة إلى تخصيص السرعات وفرض العقوبات الرادعة على كل من يخالف ذلك (وخاصة في مناطق المدارس).
5. عمل درابزينات وحواجز بين الأرصفة وبين الطرق في بعض الأماكن المكتظة وخاصة عند مداخل المدارس والمستشفيات وذلك لتجنب الحوادث المرورية.
6. ضرورة أن تعمل البلدية على توسيع الشوارع بحيث لا يقل عرض أي شارع داخلي عن 10 متر.
7. ضرورة إنجاز المخططات التفصيلية لجميع الشوارع في المدينة وفتحها لتسهيل الحركة والتنقل على المواطنين.
8. الإلتزام بعمل نهايات لجميع الشوارع المغلقة في جميع المناطق بحيث لا تقل عن 16م *16م.
9. التفكير في إنشاء الكباري والجسور في بعض المناطق لتخفيف الإزدحام على التقاطعات المركزية في المدينة.

ثالثاً: فيما يخص التكلفة

1. الإهتمام بالنقل العام وتشجيعه لتخفيف الإزدحام في بعض المناطق المكتظة وخاصة منطقة الجامعات ومجمع الدوائر الحكومية والوزارات ولتقليل التلوث الناجم عن إنتشار المركبات العمومية (التاكسي)، وهذا في نفس الوقت يقلل من إستهلاك الوقود.
2. تزويد جميع الطرق الرئيسية في المدينة بإشارات المرور الضوئية وفرض العقوبات على كل من يخالف هذه الإشارات.
3. إعادة تأهيل وترميم جميع الشوارع القديمة التي تعاني من سوء الحالة الإنشائية وسوء البنية

التحتية وإستخدام المواد المناسبة من الناحية الإنشائية والبيئية والإقتصادية.

رابعاً: فيما يخص البنية الإجتماعية

1. وقف تعديات المواطنين على خطوط تنظيم الشوارع في المدينة تجنباً لحدوث النزاعات بين المالكين، ولأن هذا يعيق تطوير شبكة الطرق والمواصلات، وذلك من خلال إتخاذ الخطوات الصارمة بشأن جميع التعديات والعشوائيات.
2. تشجيع إستخدام الدراجات الهوائية كونها وسيلة نقل مستدام وهذا يتطلب تخصيص مسارات ومواقف خاصة بها.
3. تشجيع المشي في المدينة لمسافات معقولة وذلك من خلال تحديد مسارات للمشاة وتظليلها بالأشجار وتزويدها بمقاعد للإستراحة مما يدعم فرص التلاقي والتآلف بين السكان.
4. إنشاء محطات مواصلات إقليمية قريبة من المؤسسات الحكومية والإدارية والمؤسسات التعليمية لتنظيم حركة السير وتسهيل الحركة على الموظفين والطلاب الذين يتنقلون ما بين مدينة غزة ومدن أخرى في القطاع والذي بدوره يجمع بين الموظفين والطلاب ويزيد من فرص التعارف والتآلف.
5. منع مرور العربات التي تجرها الحيوانات في كامل أنحاء المدينة والتي تسبب إزعاج وتلوث بيئي للمجتمع وتخصيص مسارات ومناطق معينة وفي ساعات معينة فقط.
6. الحد من ظاهرة البسطات على الطرقات والأرصفة لما لها من تأثير واضح في خلق تلوث بصري بالإضافة إلى الإزدحام والضوضاء التي تحدثها هذه الظاهرة.

7.2.6 بالنسبة للبنية التحتية في المدينة

1. عنصر المياه في مدينة غزة هو من أهم العناصر التي يجب أن يُخطط لها بمفهوم مستدام، خاصةً وأن معدل الإستهلاك السنوي للمياه يفوق ما يهطل من أمطار، الأمر الذي يؤدي إلى تناقص المخزون الجوفي من المياه العذبة وزيادة تدريجية لنسبة ملوحة هذه المياه، وبالتالي يجب الحد من الكثافة البنائية العالية ورصف الطرق بمواد منفذة لمياه الأمطار لتساعد على تسرب هذه المياه إلى مخزون المياه الجوفية.
2. وضع نظام فعال لتجميع مياه الأمطار، حيث أن بركة الشيخ رضوان لا تعمل بالكفاءة المطلوبة، كما أنها موجودة وسط منطقة سكنية وبالقرب من مدارس ومساجد وتشكل أضراراً بيئية وصحية على المنطقة، وهي في نفس الوقت غير كافية لتغطي حاجة المدينة بأكملها، وهناك طرق أخرى مختلفة يمكن إتباعها لتجميع مياه الأمطار

وإستخدامها وتنقيتها في أي موقع يُراد تزيينه بعنصر مائي، ومن هذه الطرق نذكر ما يلي:

- الخنادق والعشب الممكن إغراقه بالماء.
- قنوات مرصوفة.

3. إعادة إستخدام المياه الرمادية والمياه العادمة بعد تدويرها وذلك لتغطية كافة متطلبات السكان من المياه المخصصة لأغراض أخرى غير الشرب.
4. إستبدال موقع مكب اليرموك بمكان آخر، وتخصيص موقع مناسب بعيداً عن المناطق السكنية لتجميع النفايات الصلبة والعمل على تدويرها وإعادة إستخدامها.
5. إنشاء محطة لمعالجة مياه الصرف الصحي في المنطقة الجنوبية الشرقية من المدينة بحيث تكون قريبة من المناطق الزراعية، وإعادة إستخدام المياه المعالجة في ري بعض المزروعات.
6. إنشاء محطات تحلية والتفكير في إستغلال مياه البحر في بعض الإستخدامات كبديل عن المياه العادية التي تتناقص شيئاً فشيئاً.
7. نقل جميع أبراج الإرسال الخاصة بشبكات الجوال بعيداً عن المناطق السكنية لما لها من أضرار صحية.
8. العمل على إنشاء محطة توليد كهرباء خاصة بمدينة غزة وربطها بمشروع الربط الكهربائي مع جمهورية مصر العربية في منطقة الجنوب وذلك لسد حاجة السكان من الطاقة الكهربائية والإستغناء عن الطاقة التي تزودها بها إسرائيل.

الخاتمة

تتغير البيئة العمرانية بصورة مستمرة مع تشعب وتنامي المتطلبات المعيشية والتمدن المتسارع، مما يستدعي التحكم بالمتغيرات وإستدراك آثارها للحفاظ على نوعية الحياة في بيئة سليمة، ويُعد تخطيط إستخدام الأرض في هذه الحالة أمر جوهري، حيث أنه المكون الأساسي لصيانة وتنمية الموارد، وهو تقييم نظامي للعوامل الفيزيائية (المادية)، والإجتماعية والإقتصادية، بحيث يشجع مستخدمي الأرض على إنتقاء الخيارات المستدامة والتي تزيد من إنتاجيتهم وتفي بحاجات المجتمع، وهو أمر بالغ التعقيد لأنه يرتبط بجميع جوانب الحياة مع تقييم الحاجات المحتملة مستقبلاً.

وتعد مدن قطاع غزة بشكل عام من أشد المناطق حاجةً لتطبيق مفاهيم الإستدامة والتخطيط المستدام، وذلك لما يعانيه قطاع غزة من التكدس السكاني الهائل والمتزايد وإرتفاع في الكثافة السكانية، وفي مدينة غزة والتي تعتبر المركز الإقليمي الأول والرئيس للقطاع، يعتبر الصراع حول إستخدام الأرض حتمي لأن الطلب عليها أكبر من موارد الأرض المتاحة، وتتفاقم هذه المشكلة وتصبح أكثر إلحاحًا مع مرور الزمن حيث لاحظنا من خلال هذا البحث أن البيئة الطبيعية والمناطق الخضراء والبنية التحتية في معظم المناطق في المدينة إما مفقودة أو غير مُلبية لإحتياجات المواطنين أو تعاني من الضغط الشديد عليها مما يهدد بفقدانها أو تدني خدمتها. من هنا جاءت الحاجة للتخطيط المستدام الذي يعني التقييم النظامي للأرض وللظروف الإقتصادية والإجتماعية بغرض إنتقاء وتبني أفضل الخيارات، فهو ليس مجرد تخطيط حقلي، بل إن له بعدًا إضافيًا وهو مصلحة المجتمع ككل.

لقد سعت هذه الدراسة لإلقاء الضوء على موضوع إستخدام الأرض وأهميتها، وتأثيرها في مناحي الحياة الغزية المختلفة، وكيف أنها يمكن أن تحدد شكل الحياة وأنشطتها المختلفة. ومن خلال هذا البحث كانت هناك محاولة لوضع إستراتيجيات تتحقق في ضوئها مفاهيم التخطيط العمراني المستدام لإستعمالات الأراضي في المدينة، حيث خلصت الدراسة إلى أن هناك ضرورة لتحديد الأولويات في العملية التخطيطية لمدينة غزة وفق رؤية مستدامة، وأن إعتبار البيئة بشكل أساسي في أثناء وضع السياسات التخطيطية وفي مرحلة مبكرة منها وتكاملها مع الدراسات الإجتماعية والإقتصادية يُعد الدعامة الكبرى في سهولة الوصول إلى التخطيط المستدام على جميع المقاييس.

المراجع

أولاً: المجلات العلمية

1. Azaz, L. K. Abdou, Analysis And Assessment Of Land Use Change In Alexandria, Egypt Using Satellite Images, GIS, And Modelling Techniques, Egypt. J. Remote Sensing & Space Sci., V.11, Egypt, 2008.
2. بصير، ناديا محمد، أهمية الإقتصاد بالمساحات المبنية كمفهوم بيئي محلي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد الثاني والعشرون، العدد الثاني، 2006.
3. بو جمعة، خلف الله، ملامح الإستدامة في العمارة والعمران التقليدي الجزائري، مجلة العمران والتقنيات الحضرية، العدد الثالث، 2008.
4. ديب، ريدة، ومهنا، سليمان، التخطيط من أجل التنمية المستدامة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية المجلد الخامس والعشرون- العدد الأول، 2009.
5. عطفة، نتاليا، السياسات والتوجهات الحديثة في عمارة المدن المعاصرة وعمرانها، مجلة باسل الأسد للعلوم الهندسية، العدد 23، كلية الهندسة، جامعة دمشق، دمشق،2007.
6. العكام، أكرم جاسم محمد، والعاني، إيناس وليد، أثر الأنطقة الأيكولوجية في التخطيط والتصميم الحضري لمدن العراق، مجلة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد الخامس والعشرون، العدد الأول، 2009.
7. القيق، فريد صبح، مفاهيم الإستدامة كمنهجية شاملة لتقييم المخططات العمرانية- المخطط الهيكلي لمدينة غزة كحالة دراسية، مجلة العمران، العدد الحادي عشر، الجامعة الإسلامية، غزة، 2011.
8. القيق، فريد صبح، مفاهيم أساسية حول التخطيط العمراني المستدام، مجلة العمران، العدد الثامن، الجامعة الإسلامية، غزة، 2007.
9. الكحلوت، محمد علي، حالة الطرق المرورية في قطاع غزة-مشاكل وتوصيات، مجلة جامعة الملك سعود، مجلد 22، مجلة العمارة والتخطيط 1، الرياض 2010م.
10. Lovell, Sarah Taylor, Multifunctional Urban Agriculture For Sustainable Land Use Planning In The United States, Sustainability Journal, Vol.2,2010.
11. Mehaffy, Michael, Porta, Sergio, Rofe, Yodan, Salingaros, Nikos, Urban Nuclei And The Geometry Of Streets: The ‘Emergent Neighborhoods’ Model, Urban Design International Journal, Vol. 15, 1, 22–46, Macmillan Publishers Ltd, 2010

12. الهذلول، صالح بن علي والسيد، محمد عبد الرحمن، المدن الجديدة بالمملكة العربية السعودية تركيز أم إنتشار للتنمية العمرانية، مجلة جامعة الملك سعود، العدد13، الرياض، 2001.

ثانياً: رسائل الماجستير

13. أبو حجير، كوثر شحادة أحمد، تطور أنماط إستعمالات الأراضي في مدينة جنين، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2003.
14. أبو حسان، صالح أحمد صالح، المخططات التنظيمية وواقع إستعمالات الأراضي في مدينة دورا (محافظة الخليل)، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2004.
15. أبو عمرة، صالح محمد، تطبيقات نظم المعلومات الجغرافية في دراسة إستخدامات الأراضي لمدينة دير البلح، رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية، غزة، 2010.
16. أحمد، نضال محمد بخيت، العوامل الإجتماعية والإقتصادية والسياسية المؤثرة على إستخدام الأراضي الحضرية بالخرطوم الكبرى في الفترة 1956م– 2005م، رسالة ماجستير، جامعة الخرطوم، السودان، 2009.
17. إدريخ، مجد عمر حافظ، إستراتيجيات وسياسات التخطيط المستدام والمتكامل لإستخدامات الأراضي والمواصلات في مدينة نابلس، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2005.
18. البغدادي جمال، البعد السياسي في التشريعات وأثره على العمران، (نماذج عمرانية نمطية من مدينة غزة)، رسالة ماجستير، الجامعة الإسلامية، غزة، 2010.
19. الساعدي، علاء هاشم داخل، إستعمالات الأرض الحضرية في ناحية بغداد الجديدة، رسالة ماجستير، جامعة بغداد، العراق، 2006.
20. السالم، غالب محمود حسين، واقع وإمكانيات التنمية المستدامة للمجتمعات المحلية في منطقة طوباس، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2008.
21. صالحة، رائد، مدينة غزة– دراسة في جغرافية المدن، رسالة ماجستير، معهد البحوث والدراسات العربية، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، جامعة الدول العربية، جامعة القاهرة، جمهورية مصر العربية، 1994.
22. عوادة، غرود غالب صبحي، مقاييس سهولة الوصول إلى الخدمات العامة في المدن الفلسطينية: حالة دراسية مدينة نابلس، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، 2007.

23. قديد، محمود حميدان، التخطيط الحضري ودور التشريعات التخطيطية في النهوض بعملية التنمية العمرانية- إمارة دبي نموذجاً، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية، الدنمارك، 2010.

24. محسن، عبد الكريم، الطابع المعماري والعمراني لمدينة غزة، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، جمهورية مصر العربية، 2000.

ثالثاً: الكتب

25. Applied Research Institute, Analysis Of Urban Trends And Land Use Changes In The Gaza Strip Between 2001-2005, Jerusalem, Palestine, 2006.

26. الأطلس الفني "الجزء الأول"، محافظات غزة، إصدار "1"، السلطة الوطنية الفلسطينية، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، غزة، فلسطين، 1997م.

27. T.A.Y Municipality, Tel L-Aviv Yafo City Profile — Main Issues, Strategic Planning Unit, 2004.

28. التخطيط الشامل للإسكندرية 2005- التقرير العام، 1984.

29. الحايك، عدلي، والدحدوح، سليمان، مجموعة القوانين والأنظمة الخاصة ببلدية غزة الصادرة قبل 5-6-1967 وتلك التي صدرت في عهد السلطة الوطنية الفلسطينية وفقاً لآخر التعديلات التي طرأت عليها، الطبعة الثانية، 1997.

30. حيدر، فاروق عباس، تخطيط المدن والقرى، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الأولى، 1994.

31. خطة تنسيق الأحياء المركزية في تل أبيب،2010.
(2010 הוראות תמ"מ - תכנית מתאר מחוזית למחוז ת"א)

32. السراج، يحيى رشدي، الدليل الإحصائي لحركة المرور في قطاع غزة، غزة، فلسطين، 2007.

33. صلاح، عبيدة، تفاوت نمو المؤشرات الإقتصادية والإجتماعية بين المحافظات الفلسطينية 1997 -2007، الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، مشروع النشر والتحليل لبيانات التعداد، معهد أبحاث السياسات الإقتصادية الفلسطيني (ماس)، 2009.

34. غنيم، عثمان محمد، تخطيط إستخدام الأرض الريفي والحضري- إطار جغرافي عام، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2001.

35. المبيض، سليم عرفات، غزة وقطاعها- دراسة في خلود المكان وحضارة السكان "من العصر الحجري حتى الحرب العالمية الأولى"، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987.

36. المخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية 2005-2020، السلطة الوطنية الفلسطينية، وزارة التخطيط، غزة، فلسطين.
37. المخطط الهيكلي لمدينة غزة، وزارة الحكم المحلي، غزة، فلسطين، 1978.
38. المشروع الهيكلي العام لمدينة غزة 1997 – 2010، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، السلطة الوطنية الفلسطينية، غزة.
39. المغني، نهاد محمود، أنظمة البناء والتخطيط في مدينة غزة، بلدية غزة، الطبعة الأولى، فلسطين، 2006.

رابعاً: الأبحاث والتقارير

40. Alberta Urban Municipalities Association, Sustainable Land Use Planning- Analysis And Recommendations, Adopted By The Auma Convention , 2007.
41. Alexander, M., City Template Tel Aviv-Yafo, Basic Information On Ethnic Minorities And Their Participation, Report According To The Grid For City Templates Of The MPMC Project, Israel, 1997.
42. APS Group, Getting The Best From Our Land- A Land Use Strategy For Scotland, Scottish Government, 2011.
43. Amit-Cohen, Irit, Synergy Between Urban Planning, Conservation Of The Cultural Built Heritage And Functional Changes In The Old Urban Center—The Case Of Tel Aviv, Bar-Ilan University, Ramat-Gan, Israel, 2004.
44. Angel, Shlomo & Others, The Dynamics Of Global Urban Expansion, Transport And Urban Development Department, The World Bank, Washington D.C., 2005.
45. Beenstock, Michael & Felsenstein, Daniel, Social Interaction And Urban Agglomeration: Understanding The Early Growth Of Tel Aviv,2010.
46. Israeli Planning And Building Law 5725-1965 Excerpts.
47. Gabbay, Shoshana & Brachya, Valerie, Coastal Zone Management In Israel, Coastal Area Management Programme (CAMP) For Israel, Priority Actions Programme, Priority Actions Programme Regional Activity Centre, Split, 2000.
48. GOPP, Alexandria- City Development Strategy, Documentation Of The Process And Results 2004-2007 , 2007.
49. الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، التجمعات السكانية في محافظة غزة حسب نوع التجمع وتقديرات أعداد السكان لسنوات مختارة، 2010.
50. الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، الأطلس الإحصائي لفلسطين، 2009.

http://www.pcbs.gov.ps/pcbs/Portals/_PCBS/Downloads/book1624/index-a.htm

تمت زيارة الموقع بتاريخ 13-4-2011 في تمام الساعة 10:30 مساء.

51. الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، الشباب في الأراضي الفلسطينية- صورة إحصائية، السلطة الوطنية الفلسطينية، 2006.

52. الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، كتاب فلسطين الإحصائي رقم 6، رام الله، فلسطين، 2005.

53. الراعي، محمد إبراهيم، تقييم أداء المعابر في قطاع غزة وإمكانيات تطويرها، وزارة الإقتصاد الوطني، فلسطين، 2005.

54. Shachar, Arie & Felsenstein, Daniel, Globalization Processes And Their Impact On The Structure Of The Tel Aviv Metropolitan Area, 2002.

55. شعث، علي، تطوير منطقة الكورنيش السياحية، مشاريع ودراسات خاصة بوزارة المواصلات، غزة، فلسطين، 2006.

http://www.mot.gov.ps/site/579/default.aspx

تمت زيارة الموقع يوم الثلاثاء الموافق24-5-2011 الساعة 2:45مساء

56. Levine, Mark, Overthrowing Geography : Jaffa, Tel Aviv, And The Struggle For Palestine, 1880–1948, University Of California Press, Berkeley And Los Angeles, California, 2005.

57. اللائحة التنفيذية لقانون البناء المصري الصادر بالقانون رقم 119 لسنة 2008.

58. Ministry Of Environment, SUTRA (Sustainable Urban Transportation), Israel, 2003.

59. Minken, Harald, And Others, Developing Sustainable Land Use And Transport Strategies- A Methodological Guidebook, Institute For Transport Studies, University Of Leeds, Gennaio 2003.

60. المجلس الإقتصادي الفلسطيني للتنمية والإعمار -بكدار، البنية التحتية التي تحتاجها التجارة الفلسطينية، فلسطين، 2008.

61. المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، الصحَّة في قطاع غزة: الواقع والطموح، غزة، 1988.

http://www.pcbs.gov.ps/Portals/_PCBS/Documents/gaza.htm

تمت زيارة الموقع بتاريخ 16-4-2011 في تمام الساعة 3:30 مساء.

62. مركز الميزان لحقوق الإنسان، مشكلة أوجدها الإحتلال وحلول قاصرة سببها الحصار- تقرير خاص موجز حول مكب اليرموك للنفايات، غزة، 2011.

63. مونتيرسكو، دانئيل، المجتمع الفلسطيني في يافا- تقرير إجتماعي تخطيطي، ترجمة ونشر رؤى، القدس، 2007.

64. النحاس، أحمد مصطفى، الإستخدامات التجارية بمدينة خميس مشيط بالمملكة العربية السعودية – دراسة جغرافية في إستخدام الأرض الحضري، المملكة العربية السعودية، 1998.

65. وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، إعداد نظرة شاملة عن قضايا الإسكان ورصد التغيرات التي تطرأ على سوق الإسكان (مدينة الإسكندرية)، جمهورية مصر العربية، 2010.

66. وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، المنظور البيئي لإستراتيجية التنمية العمرانية على مستوى الجمهورية– (إقليم الإسكندرية)، الإدارة العامة للدراسات البيئية والطبيعية، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، 2010.

67. وزارة الإسكان والمرافق والتنمية العمرانية، مشروع تحديث المخطط العام لمدينة ومحافظة الإسكندرية حتى عام 2027– ملامح الوضع الراهن والرؤية المستقبلية، المركز الإقليمى للتخطيط والتنمية العمرانية لإقليم الإسكندرية (الإقليم الثاني)، الهيئة العامة للتخطيط العمراني، جمهورية مصر العربية، 2007.

68. وزارة التخطيط، تقرير حول المخطط القطاعي– قطاع التنمية العمرانية، غزة، فلسطين، 2010.

69. وزارة الثقافة، الدليل الإرشادي: أسس ومعايير التنسيق الحضاري للمناطق المفتوحة والمسطحات الخضراء، الإصدار الأول، الطبعة الأولى، الجهاز القومي للتنسيق الحضاري، جمهورية مصر العربية، 2010.

70. United Nations Volunteers- White Helmet Initiative, Environmental Policy For Gaza City, Master Plans For Khan Younis & Rafah Cities- Final Report, Capacity Building In Urban Planning & GIS For The Three Main Municipalities Of The Gaza Strip, Gaza, 1998.

خامساً: المؤتمرات والندوات العلمية والهندسية

71. Barau, Aliyu Salisu, Sharia Land Use Sustainability Model, Conference On Technology & Sustainability In The Built Environment, King Saud University - College Of Architecture And Planning, Saudi Arabia, 2010.

72. حسن، عبد الرءوف على، وسيد، هبة عبد الرشيد، ويوسف، ممدوح على، وعبد المجيد، محمد أيمن، ملامح وأنماط التنمية المستدامة للمدن المصرية – تطوير مدينة قنا كنموذج بين التجربة والنتائج، المؤتمر المعماري الدولي السادس– الثورة الرقمية وتأثيرها على العمارة والعمران، جامعة أسيوط، 2005.

73. حميد، فارس شكري، إستيعاب التوسع العمراني للمدن ضمن مفهوم العمران المستدام- مدينة دهوك العراقية كحالة للدراسة، مؤتمر التقنية والإستدامة في العمران، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، 2010.
74. Omer, Itzhak & Jiang, Bin, Topological Qualities Of Urban Streets And The Image Of The City: A Multi-Perspective Approach, Th. AGILE International Conference On Geographic Information Science, University Of Girona, Spain, 2008.
75. Porat, Idan, Shoshany, Maxim & Frenkel, Amnon, Dynamic Spatial Confluence Of Residential Construction Initiations Autocorrelation In Tel Aviv-Yafo 1976-2003, ERSA Conference, European Regional Science Association, Vienna, Austria, 2006.
76. سكيك، جمال، الإسكان والنواحي الإجتماعية، ندوة الإسكان في فلسطين – واقع وتطلعات، نقابة المهندسين – محافظات غـــــزة بالتعاون مع إتحاد المقاولين الفلسطينيين، 2005.
77. الشويخات، حبيب بن مهدي محمد، التخطيط الحضري والمجالس البلدية: نحو مدن مستدامة، مؤتمر العمل البلدي الأول، البحرين، 2006.
78. الشيال، هدى عبد الرحمن، تأثيرات الثورة الرقمية على مستقبل تخطيط المدينة، المؤتمر المعماري الدولي السادس: الثورة الرقمية وتأثيرها على العمارة والعمران، جامعة أسيوط، 2005.
79. الشيخ، آمال بنت يحيى عمر، تحليل نمط توزيع الحدائق العامة في مدينة جدة، الملتقى الوطني الثالث لنظم المعلومات الجغرافية، المملكة العربية السعودية، 2008.
80. علي، عصام الدين محمد، المعايير التخطيطية للمدينة العربية في ضوء المنهج الإسلامي، المؤتمر العلمي الثاني لهيئة المعماريين العرب، المعايير التخطيطية للمدن العربية، هيئة المعماريين العرب وإتحاد المهندسين العرب، طرابلس، الجماهيرية العظمى، 2001.
81. الفقي، محمد عبد القادر، ركائز التنمية المستدامة وحماية البيئة في السنة النبوية، الندوة العلمية الدولية الثالثة للحديث الشريف حول :القيم الحضارية في السنة النبوية، الأمانة العامة لندوة الحديث، دبي، 2007.
82. لطيف، هدى سيد، وعطا الله، فاروق عبد النبي، والسيد، إسلام السيد حسين، مناطق الجذب السياحي في محافظة الإسكندرية- دراسة تقييمية من منظور التخطيط البيئي بالتطبيق على منطقتي كوم الشقافة وعمود السواري، ورشة عمل السياحة السكندرية، المعهد العالي للسياحة والفنادق والحاسب الآلي، السيوف، الإسكندرية، جمهورية مصر العربية، 2007

83. محمد، أحمد هلال، التشريعات العمرانية وتأثيرها في تكوين بيئة العمارة المصرية - دراسة خاصة للقانون 106 وتعديلاته، المؤتمر الدولي السابع عشر وورش عمل الآفاق المستقبلية للسكن الإنساني جامعة البعث، حمص، سوريا، 2004.
84. محمد، أمل سعد صالح، تقليل الفجوة الريفية الحضرية عن طريق التنمية المتكاملة، المؤتمر العربي الإقليمي " الترابط بين الريف والحضر" والإجتماع العربي رفيع المستوى للجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا (اسكوا) حول: إستدامة المدن العربية وضمان حيازة المسكن والأرض والإدارة الحضرية، القاهرة، 2005.
85. المغني، نهاد، موائمة المتطلبات الفراغية والعمرانية للأطفال مع واقع المناطق التاريخية والعشوائية في المدن - حالة دراسية : مدينة غزة – فلسطين ، مؤتمر الأطفال والمدينة، عمان، الأردن، 2002.
86. ملا، محمد زياد، طرقات المدينة الإسلامية: الماضي، الحاضر، المستقبل، المؤتمر العلمي الثاني للمهندسين العرب، طرابلس، ليبيا، 2001.
87. المنديل، فائق جمعة، سياسات التخطيط العمراني ودورها في التنمية المستدامة والشاملة للمجتمعات العربية، المؤتمر الإقليمي: المبادرات والإبداع التنموي في المدينة العربية، المملكة الأردنية الهاشمية، 2008.
88. الوتار، فاتنة، الملامح التخطيطية لتحقيق آفاق التنمية المستدامة، مؤتمر المبادرات والإبداع التنموي في المدينة العربية، المملكة الأردنية الهاشمية، 2008.
89. يوسف، محسن صلاح الدين، التخطيط المستدام كمدخل لمواجهة المتغيرات المتسارعة في مدينة القرن 21– (دراسة حالة مدينة الرياض)، مؤتمر التقنية والإستدامة في العمران، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، 2010.

سادساً: المواقع الالكترونية

90. المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان، مقالة بعنوان: خصائص المجتمع الغزي، غزة، فلسطين، 2010.
http://www.khayma.com/islamiyat/mt-bat/mt-bat%20(11).htm
تمت زيارة الموقع بتاريخ 2–4–2011 في تمام الساعة 11:30 مساءً.

سابعاً: الوزارات والمؤسسات الرسمية

91. وزارة الأوقاف والشئون الدينية، غزة، فلسطين، 2011.
92. وزارة الحكم المحلي– الإدارة العامة للهندسة والتنظيم والتخطيط، غزة، فلسطين، 2011.

ثامناً: المقابلات الشخصية

93. أ. د. راسم خمايسي، مخطط مدن وجغرافي متخصص في تخطيط المدن والقرى؛ أستاذ مشارك في الجغرافيا الحضرية والتخطيط الإقليمي وتخطيط المدن، قسم الجغرافيا ودراسات البيئة، جامعة حيفا، حيفا، فلسطين (الأراضي المحتلة)، مقابلات (من خلال الهاتف).

The Islamic University of Gaza
Deanship of Graduate Studies
Engineering Faculty
Architecture Dep.



Sustainable Land Use Strategies for Gaza City

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master in Architecture

Done by
Arch. Amal Y. Mohaisen

Supervision

Dr.Nader J. Al Namara
Associate Prof. of Arch
Architecture dep.
Faculty of Engineering-IUG

Dr. Farid S. Al Qeeq
Associate Prof. of Arch
Architecture dep.
Faculty of Engineering-IUG

2012−1433

Introduction

The uses of the land were varied since ancient times to make services for man, and with the increasing population and increasing needs of housing, food and services the importance of planning for land uses have emerged, which means the land as a limited resource in life, and since land is the most important and non-renewable resource, it is very important to conserve it, avoid consumption and depletion of its resources. The principle of sustainable development is very important to make balance through directing the urban and industrial development to areas which have the least value and the preservation of natural resources.

This study highlights the problem of land-use planning in Gaza city to reach to the most appropriate and best use and achieve balance and sustainability of resources in light of the huge urban development in the city which is considered as regional administrative and commercial center for Gaza Strip.

The Importance Of Research

This study deals with Gaza City which is one of the largest cities and has the largest population in Gaza strip, in addition to activities and services provided by this city as a regional center for Gaza strip, and the high urban development which causes traffic problems and congestion in many areas of the city, in addition to the rapid growth of many areas of the city without being accompanied by the provision of appropriate services and green areas. Hence the need for proper planning and a balanced and sustainable land use in the city. Hence the importance of this study which assess the status of land use and the problems and difficulties in the city, and finally suggests some strategies to overcome these problems and to achieve sustainable planning for land use, helping to conserve resources and land use to optimize and improve environmental conditions and economic development in Gaza city.

The Research Problem

Using the land in unsuitable ways caused many economical, social and environmental problems in Gaza city and led to a lack of green spaces, recreation sites, educational services, and increasing densely populated residential areas.

This is in addition to the problems resulting from the conflict between some of the uses in the city as the existence of the beach camp in the tourist area which affects the tourism and investment projects that affect significantly the economy of the city which has deteriorated recently as a result of the blockade and the lack of employment opportunities.

Constraints of Research

- The difficulty in obtaining plans from the Municipality of Gaza.
- The difficulty in obtaining information related to cases of study and especially the city of Tel Al-Rabee'/ Yaffo.
- There were no updated statistics, data, and aerial photographs for the area of study.

Sustainable Development

Sustainability is defined in general the ability to conserve a state or a specific process, and it is currently linked to vital humanitarian systems. The concept of sustainable development is considered as an updated identification of development concept, hence the sustainable development is defined as:

"All the works which aims to invest the environmental resources enough to achieve the development, reduce pollution, preserve natural resources and develop them, rather than depletion and try to control them. It takes into account the right of future generations in the natural resources, also it puts the basic needs of people in the first place, its priorities are to meet the needs of food, housing, clothing, work, education, health services and all that relates to improving the quality of physical and social life. It requires not to take from the earth more than we give, and requires solidarity between the current generation and future generation"

Sustainable Land Use Planning

The consideration of the environment mainly in early stage of planning process and its integration with the socio-economic study is the pillar of the major access to sustainable planning at all scales, where the success of planning depends on applying the three dimensions of sustainable development (environmental, social and economical). sustainable land use planning is defined as a formal evaluation of the physical, social, economic factors that encourages land users to select the best options, comprehensive and sustainable, which increases production of the land, dealing with the needs of the community and save resources for future generations.

It is also defined as the systematic assessment of the land and as well as its natural, social and economic factors to help and encourage users of the land to choose sustainable land use patterns that increase production and meet the needs of the population and at the same time preserve the environment.

The Area Of Study (Gaza City)

- Gaza city is the most important city in Gaza strip, which extends along the Mediterranean coast, facing the coast of Europe, and occupies the south-west area of Palestine as it is shown in figure (1). The most important characteristic of the city is its natural offshore site. Gaza City is located north of Wadi Gaza, which passes in the middle of Gaza strip, the Mediterranean sea bounds it from the west (length about 6.5 km), bounds it from the north Jabalya municipality, from the east the Green Line, and from the south port area (Sheikh Ejleen), and covers an area of 45,000 donums.
- With the location of the city on the Mediterranean sea, the future urban growth is directed towards the south. Thus, the linear development associated with the coast is the character that will appear on the city in the future, as the most coastal cities.
- The climate of Gaza strip is part of the transitional belt between the desert and Mediterranean climate which is subtropical dry in the summer, and mild in winter. the prevailing wind in the summer comes from northwest.
- The soil types in Gaza City are clay, sand and limestone formations that provided the city with agriculture, construction materials, and raw materials for industries.

- The population of Gaza City has recorded the highest population in Gaza strip, where the population density in 2007 was approximately (6708 persons / km 2), while at about (4431 persons / km 2) in the year 1997.

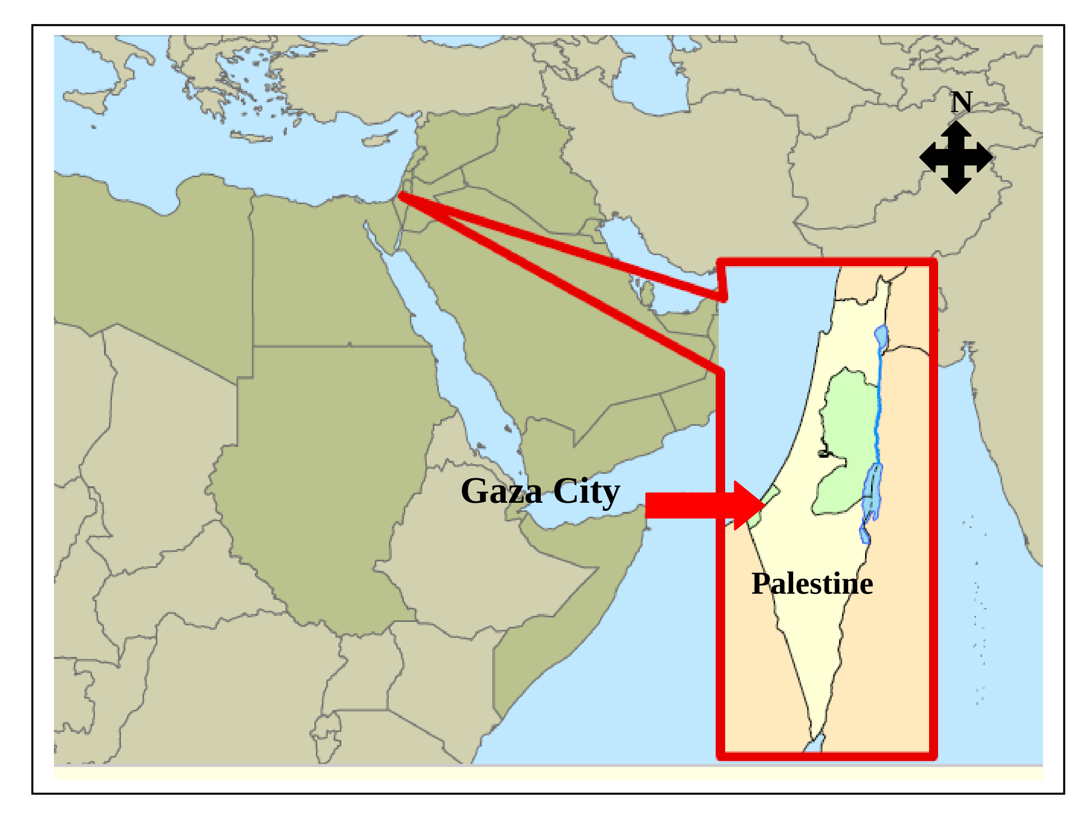


Figure (1) shows the location of Gaza city

The Importance Of The City And Its Urban And Regional Relations

- The historical and political factor made it a magnet for migrant populations in the wars of 1948.
- Gaza city includes most of the governmental and private institutions that provide health, educational and administrative services, which makes the city attractive for residents in other villages and cities around Gaza city.
- It is considered as a commercial center for Gaza strip.

Planning Patterns Of Gaza City

There are two types of planning patterns in Gaza city as it is shown in figure (2):

❖ **Planned Areas**:

They are the modern neighborhoods like Al- Rimal, Al- Nasr, Al-Sheikh Radwan neighborhoods, and some western areas of Al-Sabra neighborhood.

❖ **Un Planned Areas**:

Like the old neighborhoods that has grown randomly and Beach refugees camp.

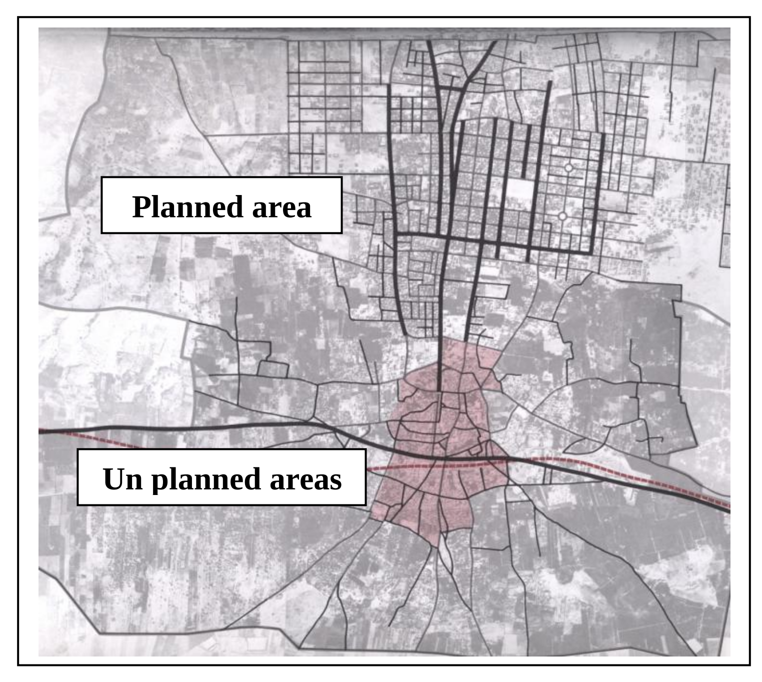


Figure (2) shows the planning patterns in Gaza city

Density Of Houses

Population density in areas of extreme urban neighborhoods such as the neighborhood of Al-Daraj, Al-Zaitoun, Jdaida and Turkmen is between 4-5 units/donum, while attempt is made in Sheikh Radwan neighborhood to retain the density up to 6 units / donum, but in the old town and Shija'ia the density is between 4-5 units / donum.

Laws And Regulations That Govern Land Use In The Region

❖ Town Planning Ordinance No. 28 of 1936

It deals with articles belong city planning projects such as detailed, structural and division projects. it also includes articles about licenses and expropriation issues, as well as the penalties imposed for violations.

❖ The Regional Plan For Gaza Strip, 2005-2020:

The aim of the regional plan is to achieve the following:

- Organizing the land use and development trends in the future for the local planning authorities and determine the topics and issues that have a national importance.
- Protection of natural resources and ensure their optimal use. Find the suitable environment for job creation and higher employment. Development of a healthy environment and living conditions of the population and determine future needs.
- Protection of cultural heritage and archaeological sites that have national and regional importance.
- The integration of evacuated settlements and re-used in accordance to the priorities and development needs.
- To outline the direction and priorities of projects and investment programs in the future.

Land Use In Gaza City

It is Clear from the structural plan which is shown in figure (3) and the field study that the city offers all the functions but in varying degrees, these functions act as spatial uses of the city with an overlap in the uses of different parts of the city. And shows that the residential use and services occupy 54.85% of the land in the city, while the agricultural use, industrial use, tourism and recreation, transportation and cemeteries occupy around 45.15% of the total area, hence the residential use occupies the largest area in comparison with the rest of the other uses in the city, followed by agricultural use which occupies 22.8% of the total area, 16.46% of this area is classified as agricultural areas, and 6.34% is classified as residential- agricultural use. Table no. (1) shows the spatial distribution and relative patterns of land use in Gaza City in 2008.

Table no. (1) shows the spatial distribution and relative patterns of land use in Gaza City in 2008

Function	Area/ donum	Percentage of the total area
Agricultural	7405	**16.46%**
Residential and services	23986.5	**53.3%**
Camp of refugees	700	**%1.55**
Industrial	2140	**4.76%**
Main roads	5140	**11.43%**
Railway	140	**0.30%**
Tourist	1800	**%4.00**
Agricultural- residential	2855	**%6.34**
Seashore	500	**1.11%**
Cemetery	333.5	**0.75%**
Total area	**45000**	**100%**

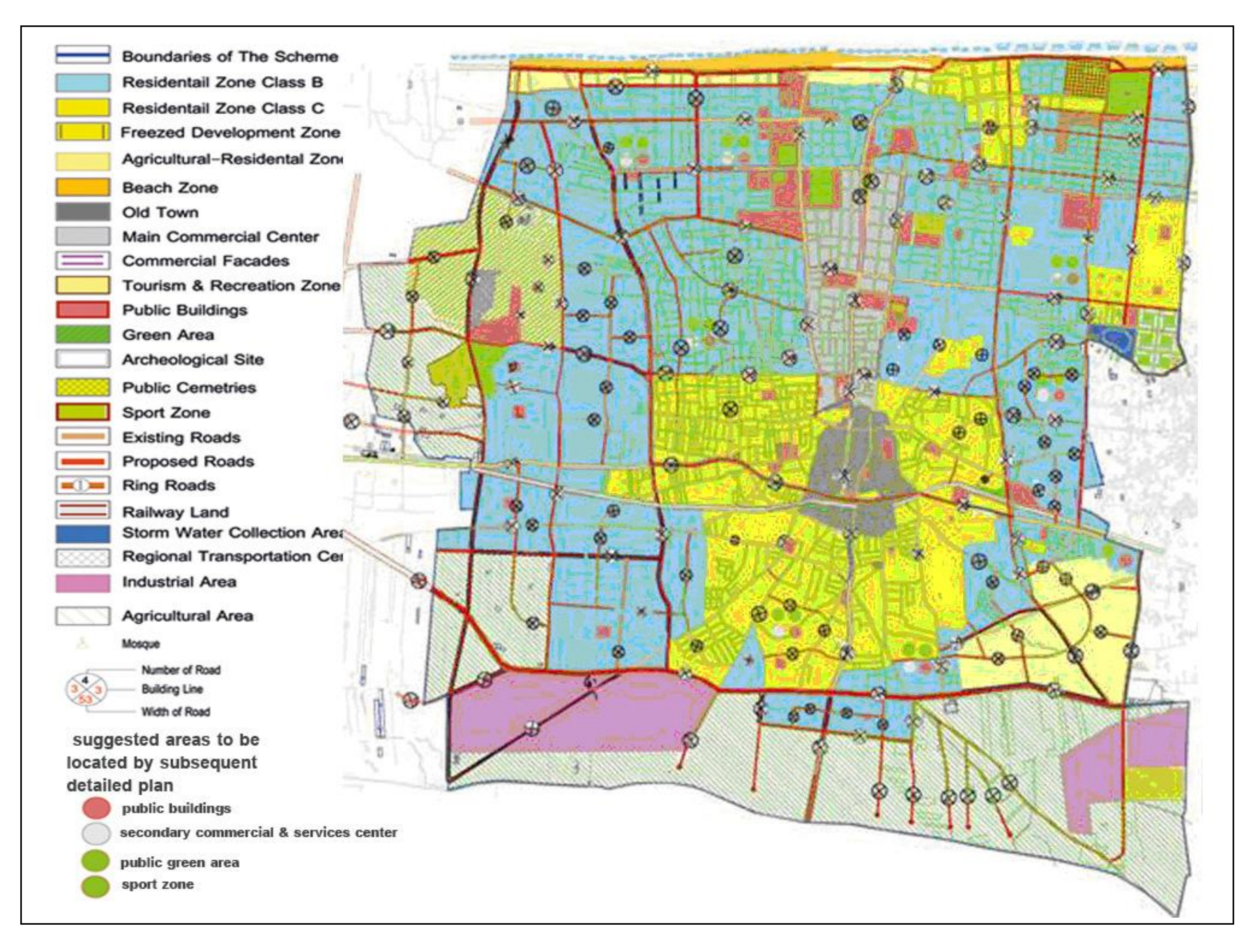


Figure (3) shows the structural plan of Gaza city in 1998

Determinants Of Land Uses In Gaza City

1. **The Price Of Land**

The variation of land prices in the city of the most important factors that influence in the distribution of land uses, and in Gaza City, the city center and the lands located on the main street (Omar Al- Mukhtar Street) have the highest price, these regions are characterized by the highest traffic, as this area is the central business district of the city. the least price of the land appear when we move away from the center of the city to parties. The rising price of land, buildings, and rents in the city center affected in the orientation of the population towards other commercial areas, and the rise in land prices in the most proximal parts of the city center led to the emergence of residential areas in the outskirts of the city like Tel Al-Hawa in the South of Sheikh Ejleen, Al-Mojama' Al-Islami zone in al-Sabra neighborhood, the area of Ali mosque in the Zeitun neighborhood in addition to the Sha'af in Shijaia.

2. **The Ownership Of Land**

The scarcity of governmental land in the old city limits of real development, where much of the old city land divided to small areas owned by a large number of partners as a result of inheritance, which makes difficulties in the development of some of these properties, and thus there will be difficulties for the development of new services to the populated centers. The sale of private land has played a prominent role in the form of land use in the city, where the construction extends clearly in housing and economic projects after the sale of lands, while the governmental lands that were available in the west of the city did not developed under the current conditions and were used as administrative and military barracks of the Israeli armies, with the exception of Sheikh Radwan project.

3. **Political And Economic Conditions**

The political circumstances and the subsequent wars and migrations Led to the construction of camps of the refugee, which led to increase the functionality to meet the needs of the city's growing population, and many of new jobs were appeared that the immigrants was working like textile industry, boats craft, adding to the city new jobs. There is no doubt that the economic conditions of the population were affected by large political conditions which affect on the functions of the city, where the siege imposed on Gaza strip and prevention of the entry of outside money and the control of Israeli occupation authorities on the economic resources, raw materials and higher taxes led to a decrease in the rate of income, especially after the Palestinian Intifada, which in turn led to the reduction of projects and services.

Roads Network And Transportation In Gaza City

Roads Can be classified in Gaza City as follows and as it is shown in figure (4):

- **Regional Roads**:

Which connect Gaza City with the rest of cities in Gaza strip, and there are three major regional roads in Gaza City:

1. **Salah El-Din**: It extends from Beit Hanoun crossing point in the north to Rafah in the south and runs through the city of Gaza. the traffic jams occur on this street in Al Shijaia where this street intersect in this region with Al Wahda, Omar Al Mukhtar, and Baghdad Street.

2. **Street No. 4 (Al-Karama street)**: It is located east of Salah El-Din street, parallel to it, extends from the far north of Gaza strip on the border with the Green Line and extends through Gaza governarate, and intersects with Salah El-Din street at Al Shohada' crossroads. this street pass through the Gaza City from the east. it is a major important street that facilitate the movement between the north and south of Gaza strip without passing through the heart of Gaza City, its length in Gaza city is about 6000 m and is connected with many streets like Baghdad, Riyadh and Al Mansoura Street.
3. **Al Rashid Street**: Also is called the coastal road that extends parallel to the coast of the Mediterranean sea, the length of this street in Gaza city is about 6150 m and width of 40 m in the southern part, which extends from Omar Al Mukhtar street to Khalil al-Wazir mosque.

❖ Main Roads:

They extend from the regional roads to serve residential areas located on both sides of the regional roads such as Omar Mukhtar Street and Al Wehda Street and Al Mina' Street.

❖ Collective Roads:

They are used to collect and distribute traffic to and from local streets and to ensure free access to the main roads, like Kamal Nasser, Omar bin Al-Khattab, Salah Khalaf and Falasteen Street.

❖ Local Roads:

These roads connect residential neighborhoods and the local services with the collection roads, they are characterized by low traffic and restricted speed of traffic, they are linked to the collection roads to reach the public road network.

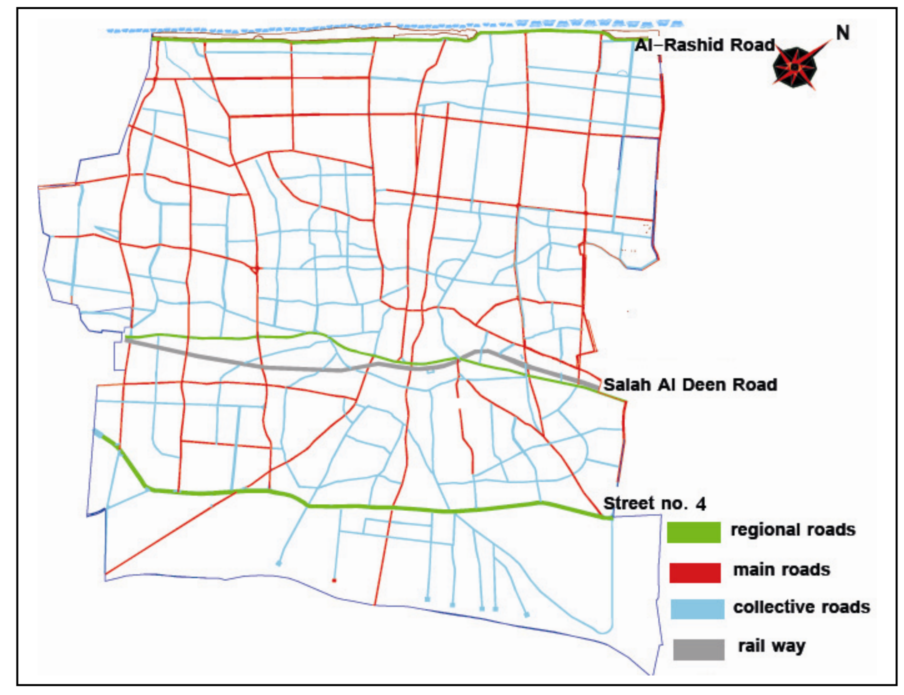


Figure (4) shows roads classification in Gaza city

Problems Of The Current Situation Of Land Use In Gaza City:

1. Problems Of The Residential Use

- The random– construction in many regions of the city.
- The presence of multiple urban foci reflects a special character (such as the Tal al-Hawa neighborhood, Sheikh Radwan, Beach Camp, area universities and governmental complexes, etc.) and this led to a lack of clarity of urban hierarchy in the city.
- Lack of homogeneity in the urban fabric.
- Mixed land use: industrial- residential, where there are many factories and workshops are located in the residential areas.
- Large waste areas of land in the residential use and unregulated construction of buildings.

2. Problems Of Agricultural Use

- Continuous urban sprawl on agricultural lands and reduction of agricultural land.
- Ground water depletion and contamination.
- Decrease in biodiversity due to lack of agricultural areas and the continuation of urban sprawl.

3. Problems Of Tourism

- Lack of services and the pollution of the beach in some areas.
- The urban sprawl on seashore and destruction of natural tourist attractions.
- Weakness of tourism infrastructure.
- Not caring of monuments in the city, which represent a national heritage of Gaza city.
- The location of the Beach refugees camp in a vital tourist area constrain the development for the region as a whole.

4. Problems Of Industrial Use

- The location of many factories in residential neighborhoods such as brick factories, blacksmithing, welding, workshops, that cause many problems including environmental pollution and noise.
- Stop working in the industrial zone in the city due to the political situation.
- Weakness of the industrial infrastructure and the lack of adequate services.

5. Problems Of Services

- Centrality of urban planning services.
- Lack of green land and open areas.
- The location of Al- Yarmouk dump in a crowded and vital area.
- Lack of services (education, health, recreational and social) compared with the population.

6. Problems Of Roads Network And Infrastructure

- Non gradation in roads network in some areas and the regional roads penetration of the center of the city that mixing the local traffic with regional traffic.

- Most of roads suffer from not paving as well as the lack of sidewalks and Islands.
- Uses the streets and sidewalks for purposes other than traffic.
- Lack of water and salinity in many regions which coincides with the lack and pollution of the underground water.
- Some areas suffer from a lack of sewage systems.
- Power cut and problem of electricity resources is one of the most important problems of infrastructure.
- Lack of an effective system to collect rainwater and the environmental problems of Sheikh Radwan pond that is used for collection of the rain water.

7. Problems Of Commercial Use

- Contradiction -in some cases- between the types of shops.
- Mixing of some hazardous commercial– uses with residential use like Gas stations.
- Lack of adequate parking in the commercial areas for loading and unloading of goods, in addition to the narrow sidewalks which are used by traders. this leads to huge traffic jams in the streets especially in certain occasions (holidays and events).

Analysis Of Land Use And Roads Situation In Gaza City According To The Concept Of Sustainability

Sustainability is considered as an appropriate framework to gather all efforts aimed at improving the built environment through the development of soci-economic and environmental aspects. Sustainability is one of the most important factors, which architects and planners is taking into account nowadays. This increasingly interest in sustainability coincides with the rapid increase of threats related to human constriction activities, which endanger our planet. Sustainable strategies can benefit all levels of planning starting from a single building and ending with the whole district. This is why the sustainability, as a comprehensive assessment tool, varies from traditional methods used to evaluate urban projects and mostly depends on land-use map and deals with it in a disjointed manner. There are four main strategies which can be applied to the different scales of urban design, namely, Green infrastructure, Social infrastructure, Movement, and cost. These four categories are important to integrate and reconcile the economic, social and environmental aspects within a holistic and balanced sustainable development framework. The proposed methodology is applicable to all types of urban planning. However, in each scale it appears with tools suitable to the size of the urban structure.

1. The Green Structure

Criterion	Analysis Of Current Situation
Landscaping	– The lack of green areas at the local level. – The lack of green areas at the neighborhood level, where they are absent in many neighborhoods, and if they are existing in some neighborhoods, they cover small spaces suffering from neglecting. – Non-interest in afforesting the streets and roads in many areas.

	– Agricultural areas are limited and suffer from the invasion of construction.
Natural Resources	– Narrow Sea coast as a result of urban sprawl. – Lack and pollution of the underground water. depletion of agricultural land.
Biodiversity	– Lack of biodiversity in the urban area because of the decrease in agricultural land. – The sea is not exploited appropriately.
Rainwater Collection	– There is no effective system to collect rainwater. – The pool of Sheikh Radwan has negative environmental effects.

2. The Community Structure

Criterion	**Analysis Of Current Situation**
The Quality Of Public Facilities And Services	– Lack of services (education, health, recreational and social) compared with the population in the city. – Centrality of services. – The location of Al-Yarmouk landfill in a vital region. Most of the roads are not paved as well as the lack of sidewalks in many streets which make problems for pedestrians. – The non organized and random construction which make narrow streets that are not commensurate with the expected volume of traffic. – Intersection of regional and local streets, which reduces the safety factor in the residential areas. – Not using public transportation. – Lack of water and salinity. – Lack of sewage systems in some regions of the city, and power cut for long times.
Providing Adequate Housing	– The presence of multiple urban foci, which led to a decline in the hierarchy of facilities and public services. – The lack of architectural styles that suit the different income levels, especially those who have a limited income. – The cube shape of most of buildings in the city , as a result of the building systems, laws and legislations.
Availability Of Recreation Sites	– The city suffers from limited open areas and public parks, which weakens the social convergence between residents. – Neglecting and not caring of the beach in some areas and using it for drainages of wastes.
Cultural Sites	– Lack of cultural centers, theaters, clubs, public libraries and bookstores. – Non exploitation of monuments and religious buildings in the city properly which represent the national heritage of the city.

3. The Movement

Criterion	Analysis Of Current Situation
The Hierarchy Of The Road Network	– Network planning in some areas of the city reduces the difference in street levels, with intersecting of local and regional streets which reduces the safety factor in residential areas.
Streamlined Traffic, Security And Privacy	– The non gradual streets levels and the intersection between the local and regional roads in some areas of the city reduces the safety factor. – Penetration of the city by regional streets slows traffic and reduce the safety factor and privacy. – Uses of sidewalks for many purposes cause traffic accidents. – The lack of adequate parking, leading to traffic jams and accidents.
The Efficiency Of Public Transport	– Not relying on public transports which increase density of traffic.
Visual Configuration Of The Road	– Lack of landscaping in most of streets in the city. – Lack of services like lighting. – Stalls and animals carts leading to visual pollution on the roads. – The lack of adequate parking leads to jam traffic on roads and a lot of accidents.

4. The Cost

Criterion	Analysis Of Current Situation
Fair Distribution Of Services	– Centralization of services, which increases the transportation and increase the costs of mobility and movement. – The lack of architectural styles compatible with the different income levels. – Lack in Infrastructure and public facilities in some areas.
Provide Job Opportunities Close To Housing	– There are some jobs closed housing, but incorrectly, like some factories that are located in residential areas or the presence of gas stations nearby and very close to houses.
Make Use Of Renewal And Natural Resources	– Gaza strip rely of abroad in gaining energy. – Make use of local natural resources is limited in solar heating system. – Not suitable make use of sea which is very important natural resource in Gaza city.
Make Use Of Rainwater And Wastewater	– There is no active system to collect rainwater and reuse it. – There are no wastewater treatment plant in the region.

The above analysis, which includes the environmental, social and economic sides in the city, shows that there is a negative indicator of green structure and movement in the

urban areas of Gaza City, which affect directly and indirectly on the community structure and cost. hence the continuity of economic and social balance can not be achieved under the threat and the destruction of environment and the depletion of vital and natural resources. This necessitates working to improve the vital and green areas and increase it inside the structure of the community. This may face difficulties especially due to the limited land owned by the municipality, but any future use of land in the city should take environmental sensitivity in consideration and work to protect natural resources and stop its depletion, if possible.

A Comparative Analysis Of Similar Coastal Cities (Tel Al-Rabee' / Jaffa And Alexandria City)

The two cities (Tel Al-Rabee' / Jaffa and Alexandria) have been selected as cases of study that have equivalent conditions with Gaza city, they have the characteristics of coastal cities and being as centers for the regions. Next, An analysis for the land use will be introduced for the two coastal cities using SWOT model.

1. Tel Al-Rabee' / Jaffa City

It is located in the heart of the most urbanized region in the occupied Palestine, between the town of Umm Khaled (Netanya) in the north and Ashdod in the south, and it is considered as the first city in the region, surpassing its nearest competitor, a city of Haifa, and this is due to its rapid urban growth and development. This city faced a high rate of internal migration, the rapid urban development in this city is due to the port of Jaffa, in addition to the railway line linking between Jerusalem and Jaffa, which also links the city's with thriving agricultural zones.

Land Use In Tel Al-Rabee' / Jaffa City

Land use in Tel Al-Rabee' / Jaffa city reflects its rule as a regional center in the region, hence the residential use occupy about 30% of the total area in the city, while other uses occupy 70%. Tel Al-Rabee' / Jaffa city suffers from the mixed use planning in addition to the wrong distribution of functions in some cases. The table no. (2) and figure (5) show land use distribution in Tel Al-Rabee' / Jaffa city.

Table no. (2) shows the land use distribution in Tel Al-Rabee' / Jaffa city.

Land use	Percentage
Residential use	%31
Industrial use	%7
Open spaces and green areas	%20
Roads and parking	%25
Agricultural use	%2
Public buildings	%6
Tourism and hotels	%2
Administrative use	%1
Commercial use	%3
Other uses	%3
Total	%100

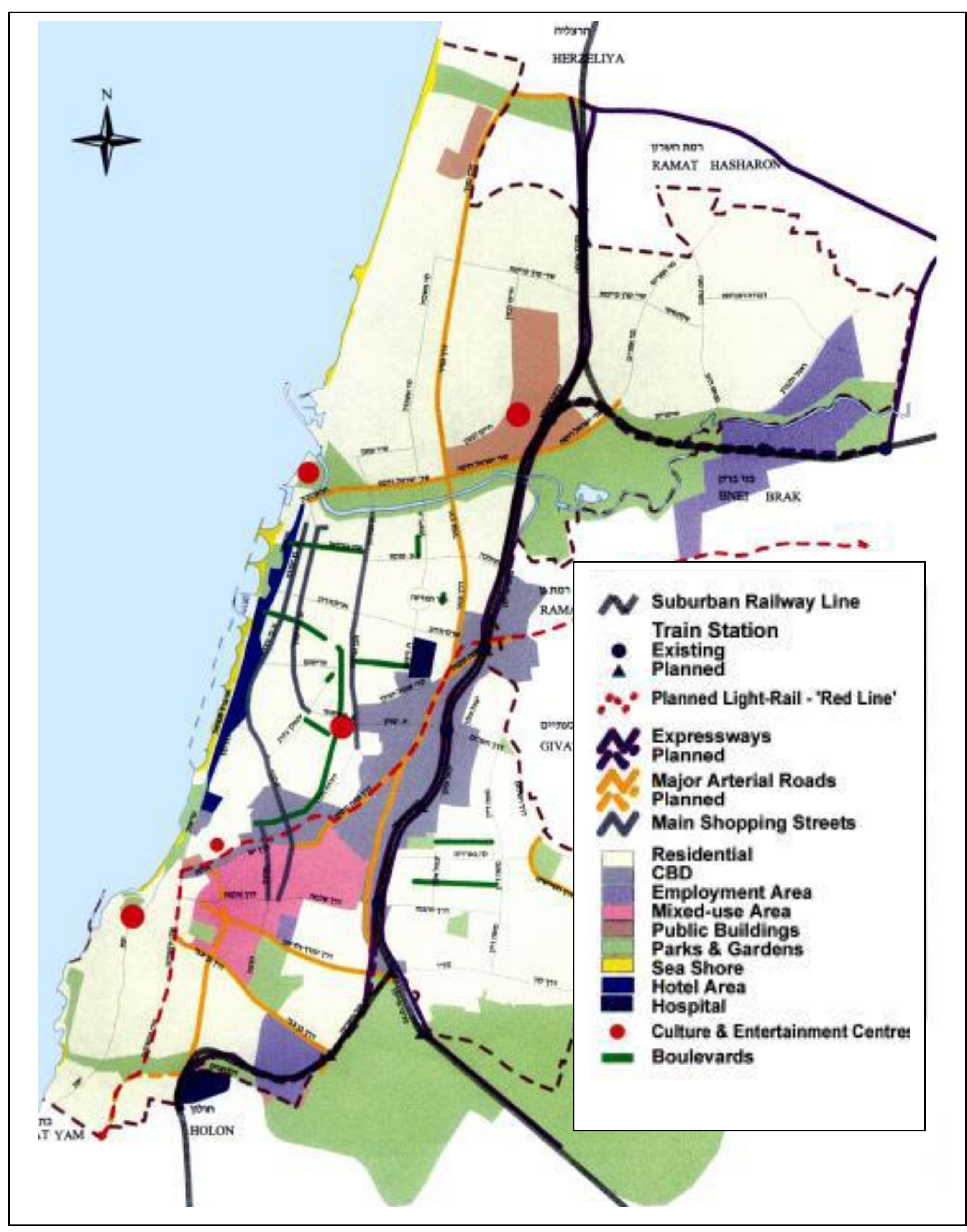


Figure (5) shows the land use distribution in Tel Al-Rabee' city

Analysis Of The Current Situation In Tel Al-Rabee' / Jaffa City

❖ Strengths

- Strategic location on the Mediterranean sea, mild climate and environmental diversity.
- Regional administrative, cultural and economic center in the region and suitable environment for trade and industry.
- It has tourism and tourist attractions.
- It has two commercial harbors: Port of Tel Aviv and the ancient port of Jaffa in addition to aerial airports.
- Large area of green and open spaces.
- Sustainable transport system.

❖ Weaknesses

- A weak contact between the tourist area and the rest of areas in the city.
- Poor infrastructure in the port of Jaffa.
- The noise average in the city which is result from airports and factories exceeds the limits.
- The mix of residential and industrial use in the south of the city causing serious environmental problems.

❖ Opportunities

- Opportunities for the development of industrial, commercial and tourism sectors in the city.
- The possibility of the development and rehabilitation of the port of Jaffa.
- Building renewal process to make use of cultural and historical value of buildings and support the land uses that serve the heritage.

❖ Threats

- The continued migration of foreign workers and Jews from other countries, which requires additional housing units.
- Increasing rates of environment pollution: pollution of soil, water, air, which results from the factories.

2. Alexandria City

It is one of the main cities in Egypt, extends linearly on the Mediterranean sea with length 70 km, it is considered as a capital of the governorate of Alexandria, and confined between the Mediterranean sea in the north and Mareot Lake in the south.

Land Use In Alexandria City

Alexandria city has an area about 2299,97 meters square, 72% of this area is an urban area, the agricultural use occupy 28% of the city area, Al A'mereia neighborhood has the large area of agricultural land which is about 93.34% of its total area, sharq neighborhood is the next which has an agricultural area about 71.38%, and in Al-montazah neighborhood it is about 37.6% of its total area, while it is missed in the other neighborhoods. The table no. (3) and figure (6) show the distribution of land use in Alexandria city.

Table no. (3) shows the distribution of the land use in Alexandria city.

Land use	percentage
Residential use	%33
Industrial use	%13.6
Public services and recreational sites	%2.1
Regional roads and railways	%20.8
Military region	%2.5
Agricultural use	%28
Total	%100

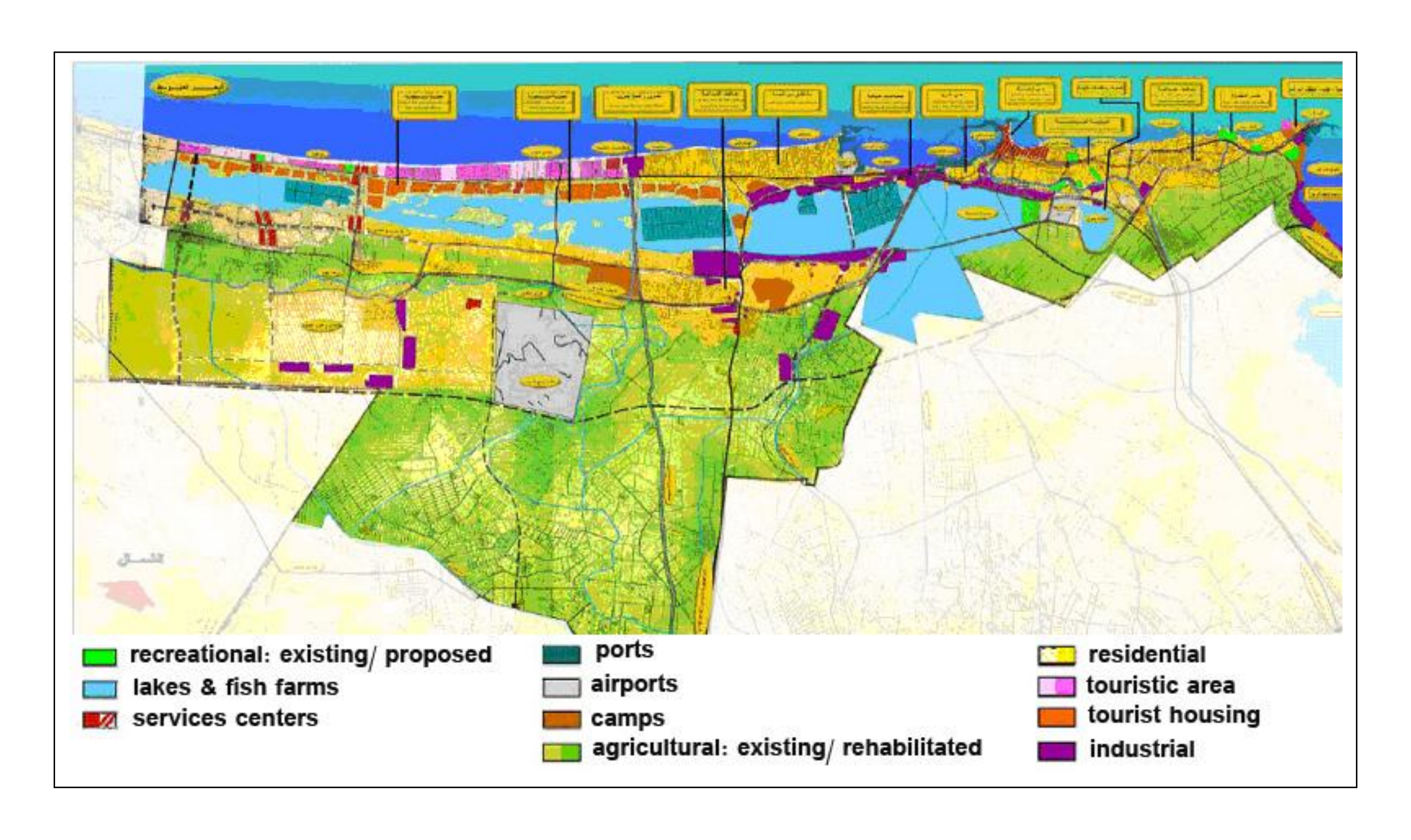


Figure (6) shows the land use distribution in Alexandria city

Analysis Of The Current Situation In Alexandria City

❖ Strengths

- Strategic location on the Mediterranean sea, temperate climate and variety in environment (coastal land / agricultural / desert).
- It has tourism and tourist attractions.
- It has two commercial harbors: Port of Alexandria and Dakhela Port in addition to aerial airports.
- It has a good industrial environment and many factories, which account for about 23% of the total workforce.
- Availability of land for future extension of urban areas as it has 27% uninhabited land.
- Increase in the rate of green spaces which is doubled in the last ten years.

❖ Weaknesses

- Mixed land use between residential and industrial areas.
- Disproportionate distribution of population.
- Traffic congestion in the city and the weakness of network traffic, especially at the entrances of the city.
- There is a problem in roads network and transportation in the industrial zone.
- Poor infrastructure in the ports.
- There is no appropriately exploit for the tourism sector.

❖ Opportunities

- The possibility of the development and rehabilitation of Mareot Lake.
- A variety of opportunities for investment and ease of contact with European and Arab markets.
- Availability of raw materials.
- Opportunities for the development of industrial, commercial and tourism sectors in the city.

❖ Threats

- About 40% of the population living in slums and suffer from the lack of infrastructure and facilities.
- The increased urban growth that threaten the unique historic character of the city.
- Neglect the modern technology in the industrial fields.
- Unstable economic conditions and low income level.

A Comparison of The Urban Indicators Bbetween The Study Area (Gaza City) And The Two Cases of Study (Tel Al-Rabee' / Jaffa and Alexandria)

1. Land Use

Land use	Gaza city	Alexandria city	Tel Al-Rabee' / Jaffa city
residential	%54.85	%33	%31
agricultural	%22.8	%28	%2
industrial	%4.76	%13.6	%7
Green and open spaces	%0.6	%2.1	%20
Roads network	%11.73	%20.8	%25

2. Roads Network And Transportation

Gaza city	Alexandria city	Tel Al-Rabee' / Jaffa city
– Air and marine transportations are disabled in the city, the movement is limited by the means of land transport. – The city is connected to the regional roads, but some of them cross the residential neighborhoods. – There is a connection between the downtown area and the coastal region through the perpendicular roads to the sea, but these roads need other assistant roads. – There is no hierarchy in the roads network. – No common public transportation and too much use of taxis in the city.	– Integration of all kinds of transportations in the city: land, air, river, and marine transportation. – The city has a good regional roads network. – At the local level, the main roads, which are perpendicular to the sea, cross the city completely and linked to a number of longitudinal roads, the main roads are connected to the external ring roads of the city as well. – A common use of public transport.	– Integration of all kinds of transportations in the city: land, air, and marine transportation. – At the local level, there is a problem in the roads leading to the coastal zone, which creates a difficult connection between the downtown area and the western coastal region. – A common use of public transport. Encourage sustainable transport system is encouraged (walking, cycling).

3. Housing Densities

Gaza city	Alexandria city	Tel Al-Rabee' / Jaffa city
– The density in the extreme residential areas of urban neighborhoods such as Al-Daraj, Al-Zaitoon, Jdaida and Turkmen is between 4-5 units/ donum. – The density in Sheikh Radwan neighborhood is about to 6 units / donum. – The level of residential density in the old town and Shijaia is between 4-5 units / donum.	– The distribution of population is not equivalent with neighborhoods areas, where there is a high population density in some areas like Al-Jomrok neighborhood and Muharram Bek, while there are low population densities in other regions like Burj Al Arab with the availability of vacant land for urban development. – The average density of housing in the city about 3 units /donum.	– Housing density in the old neighborhoods is very low and up to 1.4 units / donum. while it is high in the new neighborhoods and up to 4.3 units / donum. – The average of densities in the city is 3.2 units / donum.

4. Laws And Regulations

Gaza city	Alexandria city	Tel Al-Rabee' / Jaffa city
The structural plan of Gaza city has set some regulations that determine the organization and planning requirements in the city as follows: **In the housing (A)**: The minimum area of a parcel is about 500 square meters, and the allowed occupancy rate for building is 50%, the maximum height of the building is about 12 meters, the maximum number of floors is ground floor in addition to two other floors, the front rebound is 5 m, the side and back rebounds are 4 m. **In the housing (B)**: The minimum area of a parcel is about 250 square meters, and the allowed occupancy rate for building is 60%, the maximum height of the building is about 20 meters, the	Regulatory requirements and planning are identified by the Construction Law No. 119 of 2008 as follows: – The minimum area of the parcel is 150 m2, where its minimum width on a road 10 meters. – The minimum width of roads is 10 m. **Rebounds:** – In the case of existing streets, the rebound equals half of the difference between the existing width of the road and its proposed width in future.	All the regulatory requirements are identified through the detailed plans, building conditions and systems are not fixed in the city. The status in residential areas often has the following conditions: – The height of the building, on average, 4 floors. – Regression between any two buildings at least 3 meters, and from the front side is at least between 4-5 meters when the building is located on a street that has at least 14 m width. – Every neighborhood must has a park of

maximum number of floors is ground floor in addition to four other floors, the front rebound is 3 m, the side and back rebounds are 2 m. **In the housing (C):** The minimum area of a parcel is about 250 square meters, and the allowed occupancy rate for building is 80%, the maximum height of the building is about 20 meters, the maximum number of floors is ground floor in addition to four other floors, the front rebound is 2 m, the side and back rebounds are 1 m.	– Any cantilever must not exceed 10% of the width of the road, not to exceed 1.25 meters, and 1.50 meters must be left from the borders of neighboring buildings without any open balconies or cantilevers. **Elevations:** – The height of any elevation must not be more than 1.5 the width of the street and should not exceed the height of 36 meters **In cases of division:** – The total deduct area of the streets must not be less than 20% of the total project area and not to exceed 1/3 of the total area of the project.	area not less than 0.5% of the area of the city park, with the allocation of an area of 1% for services in this park.

Assessment Of The Current Situation In Gaza City, According To The Above Analysis:

Through the above analysis, it is noted that Gaza city has the same strengths factors in the two cases of study, hence they have the same natural, historical and cultural elements, in addition to being a regional center, but despite that, Gaza city needs a clear strategy to develop some sectors that suffer from observed deficiencies as follows:

1. Housing Sector:

– Although the rate of residential use is high in Gaza City (54.85%), and despite the high housing density in comparison to the cases of study (average 5 units / donum), it is noted that there is a clear lack of housing units, and thus there is an urgent need for additional areas to meet the increase in population without any horizontal extension to avoid the urban sprawl on the agricultural areas.

– The distribution of population is not equivalent to the neighborhood areas, as there is a high population density in some areas, and therefore this requires to freeze construction in the saturated neighborhoods and re-distribution of housing

in neighborhoods that have low density, as an attempt to find a balance in the distribution of population densities.

- Review of the location of a random housing (the beach camp) in a coastal tourist area which constrains any investment projects and hinder any development in the region that suffers from bad infrastructure.
- The non organized construction and the random distribution of services in many areas of the city requires a review of the granting of building licenses and the stress of regulatory systems to prevent and avoid any non organized construction.
- Inadequate services in residential areas, especially in education, health and social services.
- The lack of green areas and open spaces in residential neighborhoods, this requires the reduction in construction to reduce the high building densities and to achieve the visual and environmental balance between the built-up and open areas.
- The lack of standards and criteria of housing and services planning.
- Planning for extremely expensive housing projects that serve a certain segment of society, this requires the promotion of cooperative housing and the creation of suitable environment for such projects to provide an opportunity for low-income people in obtaining suitable accommodation that fit their physical and economic conditions.

2. The Industrial Sector:

- Working in the industrial region is almost Stopped, and therefore it is necessary to rehabilitate and activate working in this region and to transfer all of industrial facilities to it to reduce pollution from factories that are located in the residential areas.
- Lack of appropriate climate to revive the industry because of closures and siege, which limits the availability of raw materials, and this requires to depend on natural resources, agricultural resources and local raw materials if the siege will be continued.
- The development of industrial projects through the establishment of a research center and providing the technical and financial assistance to train the national labors, in addition to the effective contribution of the private sector in the industrial development.

3. The Tourism Sector:

- There is no care of archaeological, historical sites and buildings, which are considered as tourist attractions, and this requires rehabilitation and restoration of these buildings and convert them to museums and hotels.
- The lack of tourist services, and this requires more tourism facilities and appropriate infrastructure to activate and increase tourism like establishment of desalination plants, water treatment plant, power generation, activation of the airport and the port and the construction of a national park.
- The urban sprawl on the seashore, which constrain the establishment of various tourism projects.
- Beach camp occupies a strategic tourist site, thus it should be reconsidered in the mixed use of this region (tourist, random housing).

- The bad structural situation of Al-Rashid Street in some regions, this requires to develop and rehabilitate it to include special tracks for pedestrians and bicycles in addition to increase the cultivated areas and improve the lighting on both sides of the road.
- There is a weak connectivity between the downtown area (old town) and the coastal tourist area, so this requires to add assistance roads.

4. Roads And Transport Sector:

- There is no hierarchy in roads network in addition to the intersections of the regional and local streets due to the passage of the regional road (Salah El-Din) in the Residential neighborhood.
- The scarcity of governmental lands and the random construction in many areas of the city, in addition to the encroachment of people on the proposed organization line of roads constrain the development and the improvement of road network, so this requires to take strict action to prevent and end all infringements and slums.
- Bad conditions of some roads which require the rehabilitation and improvement of them.
- Negligence of public transport in the city, this requires the promotion of public transport and buses to reduce congestion in some heavily populated areas, especially the universities zone, and the complex of governmental institutions to reduce the pollution caused by using (taxis) which in the same time reduces energy and fuel consumption.
- There is no marked use of bicycles even– though they are sustainable means of transport, and this requires further promote to use them in movement and making ways and parking for them.
- Weakness of the security and safety on some roads, and this requires the provision of sidewalks, islands, and all necessary safety factors.

5. Services And Facilities:

- Some areas in the city suffers from a clear lack of services, particularly the health and education services, which requires more time and effort of to access services, and therefore services must be increased to meet the needs of the population.
- Avoid centrality of services and achieve balance and fairness in its distribution to avoid overcrowding and high densities in some areas.
- Lack of green structure and open areas (0.6% of the total area of the city), which requires provision of more green areas to achieve visual and environmental balance between the built-up and open areas.

It is clear from the previous analysis that Gaza city urgently needs to apply the concepts of sustainable urban planning, hence it is facing significant challenges due to the high growth of population, limited land and the steady urban sprawl on the agricultural land. All this requires a review of the existing models of urban growth and the current policies. Therefore, in order to find solutions for the problems in urban areas in the city, it is urgently needed to change the traditional patterns used in the urban design and planning to make the physical environment more sustainable, also the standards of planning must be updated to guide the development to sustainability in order to protect

the environment, provide the suitable conditions for comfortable life, reduce consumption of resources and promote the economic growth and the social stability.

Results And Recommendations

❖ For The Residential Use

1. Providing of sufficient residential areas to meet the population increase without any horizontal extension on the agricultural lands.
2. Stopping the decisions of changing the use of agricultural land and public facilities to residential areas.
3. Stopping the granting of building licenses and freeze construction in some saturated neighborhoods and re-distribution of housing in other neighborhoods with low density.
4. Applying the regulations and building systems to prevent and avoid the random construction.
5. The provision of adequate services in the residential areas, particularly the education, health and social services.
6. Encourage cooperative housing and create suitable conditions for the establishment of economic housing projects.
7. Applying the urban renewal policy on the old buildings. the process of planning for residential areas must take in account accommodate future urban expansion.
8. Adoption of combined form of buildings in residential areas by grouping them together.
9. Creation of an environmental and visual balance between the built-up and the open areas.
10. Reconsideration of the deduction percentage in division projects for housing purposes which is about (25% of the total area of project) to increase the services in the city.
11. Increase the forestation and the green structure in the streets and the application of the concept of roof gardens on buildings.
12. Avoid the grid model in roads network planning which reduces the hierarchy of streets especially in the residential area.
13. Defining the pedestrian sidewalks on the streets and highlight it, in addition to shadow it by the trees to encourage people to walk.
14. Regulate the flow of traffic in the streets to reduce congestion and determine the maximum speed in the residential neighborhoods, where it must not exceed 20 km per hour.
15. Taking care of landscaping pavement and prevent the encroachment on them.
16. Work to meet the needs of society with regard to the infrastructure sector (water, electricity, sanitation).
17. Working to provide more recreational areas that increase strength the social relationships.
18. Make use of the available renewable energy resources, especially solar energy, to reduce energy consumption.
19. Applying an effective system for rainwater collection and reuse.

❖ For The Agricultural Use

1. Keeping the agricultural lands and stopping being the urban sprawl on them.

2. Conservation of biodiversity in the city, which requires the provision of appropriate agricultural environment.
3. Development of the transport system and regional and local road networks, to insure the delivery of products for markets and consumers efficiently.
4. Integrate the agricultural regions in various social activities.
5. When the agricultural land is vacant, the priority must be to use it productive uses to make economical, social and environmental benefits.
6. Integration of urban agriculture with educational fields through the establishment of educational gardens.
7. Contribution of the urban agriculture in reviving the heritage, by providing the non popular herbs which are usually not available in existing markets, and therefore it is necessary to integrate these agricultural areas with the tourism.

❖ **For The Tourist Use**

1. Increase the landscape and the green structure in the tourist areas, which is both fascinating and creates a healthy environment.
2. Stop the urban sprawl on the seashore which is a main a recreation area for the population.
3. Establishment of a regional park that serve the city as a whole, and the other cities in Gaza strip in addition to the foreign tourists.
4. Create a museum for the rare plants to revive the heritage. Provide appropriate regional roads network and improve the structural and urban situation of Al-Rashid street, this requires widening it to the 40 meters in all the tourist area as proposed in its detailed plan.
5. Linking the old town of Gaza city with the coastal tourist zone, hence it includes the historical and archeological monuments, through strengthening the vertical axes on the coastal road (Al-Rashid).
6. The establishment of regional transportation station in the area with all the necessary services.
7. Promote the public transport in this region which is a destination for visitors and tourists.
8. The construction of bridges to connect the areas and projects east of Al-Rashid Street with the seashore.
9. Construction of a street to be parallel and closed to Al-Rashid Street from the east and linking it to the regional network in Gaza strip to be a substitute street as Al-Rashid street will allocated for tourism purposes.
10. Construction of tourist facilities, providing them with full services and infrastructure and the establishment of investment projects.
11. Encourage the establishment of shops selling souvenirs in this region.
12. Reconsideration of the location of the beach camp in a tourist area, which constrains the establishment of investment projects.
13. Taking care of archaeological and historical sites and buildings, through rehabilitation and restoration of these buildings and use them as museums and hotels.
14. Activation of both the international airport and the port to increase tourism in the region.

❖ For The Industrial Use

1. Planting all of the vacant areas to improve the environment.
2. Making separation between the industrial areas and the adjacent areas through the trees and green structure to protect it from any pollution.
3. Provide an efficient network of local and regional roads to facilitate the arrival of raw materials and products efficiently in the least time and cost.
4. Making connection between this region and the agricultural and the commercial regions in order to achieve the integration between these sectors.
5. Provide appropriate internal streets with a minimum width of 12 meters and sufficient car parking in addition to adequate paths for the loading and unloading.
6. Making connection between the industrial region and labors housing areas to reduce the distance and facilitate their arrival efficiently.
7. Construction of a ring road that surrounding the industrial area to use it in emergencies.
8. Activating the port and export the several industrial products to abroad.
9. Encourage industries that rely on natural and agricultural resources and local raw materials in cases of closures.
10. Development of the industrial sector through the establishment of a research center and to provide technical and financial assistance to train the labors.

❖ For Services

1. The provision of enough green areas and open spaces in the city, as the existing parks (the Municipality Park and Al-Jondy almajhoul) is inadequate, they are a popular destination for residents not only from Gaza city, but from all of the cities in Gaza strip, and thus the principle of neighborhood parks must be activated to meet the needs of residents.
2. Avoid the centrality of services and achieve balance and fairness in the distribution of them to avoid overcrowding and high densities in some areas and connect them with effective roads network.
3. Development and rehabilitation of (Firas market) and convert it to a large commercial center.
4. The development of the city center, which represents the character of Gaza Strip, and improve the roads network to reduce the density of traffic, and restoration of buildings that need maintenance.
5. Transform Al-Saraya area to another main square for the city in addition to the main square in the city center to reduce the building density in the region and to alleviate the traffic congestion, and making an efficient connection between them.
6. Increasing of the deduction rates in division projects (25% from the total area for roads, services, and green area) to enable the municipality to establish public services in all regions.
7. Transfer all of existing services in the universities region (libraries and bookshops, teaching centers, internet shops) to the university campus to avoid overcrowding caused in the region.
8. Transfer all of existing services in Shifa hospital region inside the complex in addition to providing a mosque, and transfer the transport station to another less density location to avoid overcrowding and traffic accidents.
9. Review of the location of the governmental institution complex (Abu Khadra), where it occupies a good location with large areas but not exploited

correctly, and therefore it is proposed to replace it by other necessary services like a governmental hospital, or another park and connect it to the municipal park.

10. Stop and prevent all the encroachments on the sidewalks and re-consider the decision of the municipality to occupy sidewalk by the shops (and collect fees rather than using the sidewalk), which makes overcrowding and accidents because the sidewalks must be allocated for pedestrians.
11. Fixing barriers between sidewalks and roads in some crowded places, especially at the entrances of schools, hospitals to avoid traffic accidents.

❖ For Infrastructure

1. Reduction of building high-density to help rainwater to leak to the groundwater storage.
2. Develop an effective system to collect rainwater.
3. Population of water for purposes other than drinking.
4. Replacement of Al-Yarmouk dump site elsewhere, and allocation of a suitable location away from residential areas to collect solid waste and to recycle and reuse.
5. Create a treatment plant for the waste water in the south-east of the city to be closed to the agricultural areas, and re-use the treated water in irrigate some kinds of crops.
6. The establishment of desalination plants and exploitation of sea water in some applications as an alternative to the regular water, which decreases gradually.
7. The transfer of all the towers of mobile networks away from the residential areas to avoid any damages in health.